

la revue des modélistes
et amateurs
de chemins de fer

LOCO-REVUE

OCTOBRE '71

5, - F

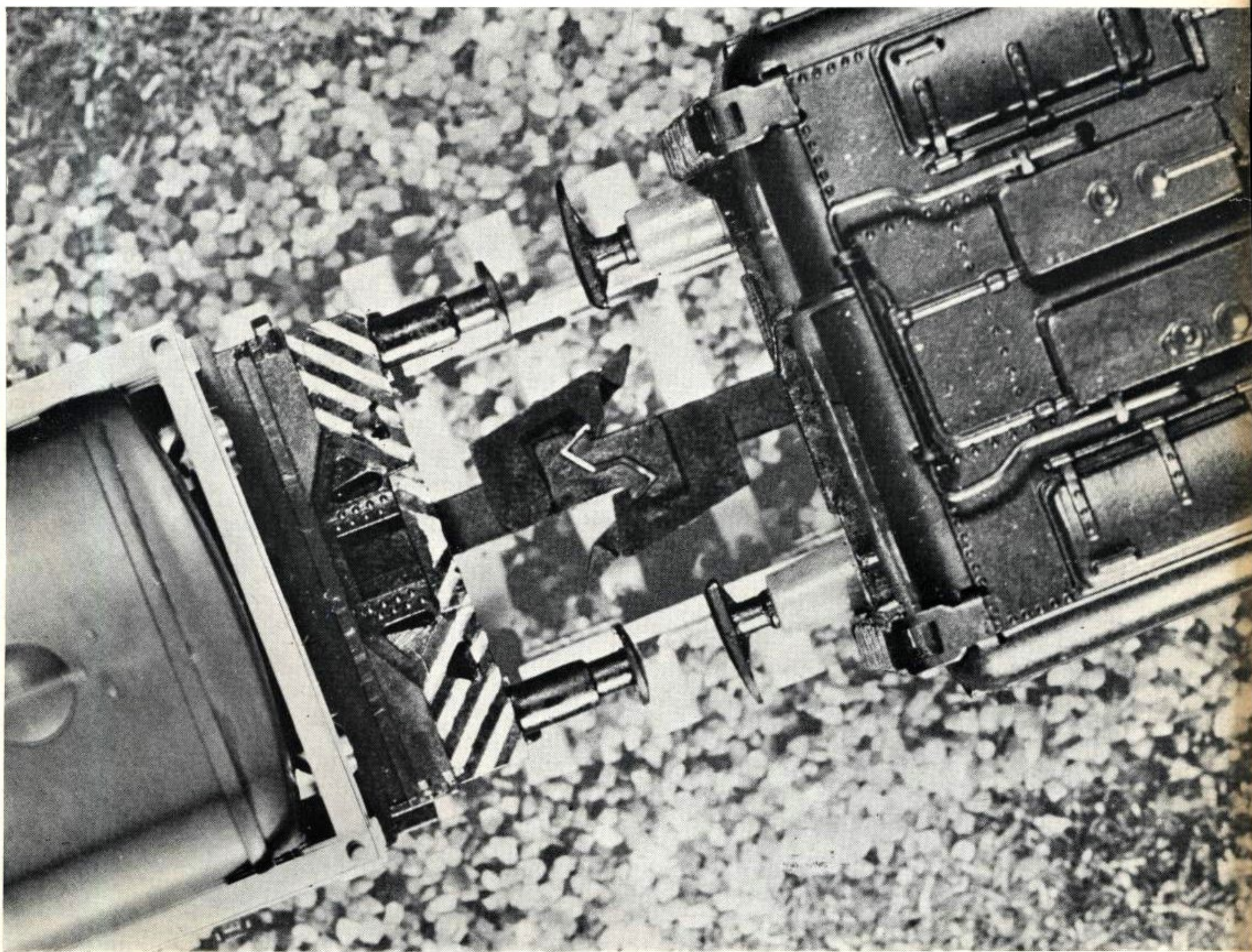
Etranger

5,50 F

N° 321

OCTOBRE '71

LOCO. revue rev



SOMMAIRE p. 435

LA PREMIERE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Fondée en 1937 par Jean Edmond FOURNEREAU
Directeur et Rédacteur : Jean FOURNEREAU FILS

Affiliée à la FFMF



SOMMAIRE

	Page
Wagons et grues de secours de la S.N.C.F.	436
Modélisme à grande échelle : locomotive 141 P à vapeur au 1/10	441
HO : un réseau pliant de faible encombrement (1,30 m2)	445
L'attelage automatique FOX est disponible	448
En marge du congrès NMRA de Londres, de curieux touristes à Paris, en août	451
Le plan du mois : locomotive Crampton n° 80 "Le Continent" (1/43) avec photo et description	452
Renaissance d'un dépôt vapeur	455
Définition d'une source traction électronique idéale : la source de traction symétrique banalisée A. Leboucher (suite)	456
Les miniatures de Norev : la nouvelle série Jet-car	458
Loco-Revue jadis et naguère (3)	460
Une alimentation électronique raffinée : la Mastertemp II Jidey	462
A l'issue du congrès MOROP 1971 - A travers les clubs	464
Le courrier du O : la BB E444 "Tartaruga" Rivarossi	465
Model shopping	467
En direct avec nos lecteurs	470

Dans notre prochain numéro :

Wagons et grues de secours de la S.N.C.F. (suite). — Si vous passez par Nice-Coni. — Construction d'un réseau de jardin à grand écartement. — Définition d'une source traction électronique idéale : la source de traction symétrique banalisée A. Leboucher (suite). — La signalisation, son implantation rationnelle sur le réseau miniature (suite). — Construction d'une 231 A Ouest en HO. — Coup d'œil chez les modélistes. — Plan du mois : locomotive Stephenson n° 6 "L'aigle" avec photo et description.

NOTRE COUVERTURE

Pour une meilleure exploitation des réseaux HO, l'attelage automatique FOX, monté ici sur un tender de 241 P Jouef et un wagon porte-conteneur Rowa.

Cliché Loco-Revue

CHANGEMENT D'ADRESSE

Pour toute modification d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 1,20 F. en timbres poste, l'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

Administration - Rédaction - Publicité - Abonnements :

Editions LOCO-REVUE, Boite postale 9 - 56 AURAY
Tél. : 65 AURAY

R. C. Lorient 66 A 182 - C. C. P. France : 2081-39 Paris, Belgique : 6000-32 Bruxelles,

Tarif abonnement (11 numéros, Loco-Revue ne paraît pas en Août)

FRANCE : 48,00 F — Etranger 55,00 F ou valeur équivalente en devises.
Supplément pour emballage cartonné : 2,00 F.

ET N'OUBLIEZ PAS, LOCO-REVUE EST EN VENTE DANS TOUS LES MAGASINS SPÉCIALISÉS, LES BIBLIOTHÈQUES DE GARE ET MÊME DES AÉROGARES

TEXTES et CLICHÉS : tous droits réservés. Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications.



Cliché M. Le Guay.

Wagon de secours de grande intervention IKyv suivi d'un wagon de secours à 2 portes de la région Sud-Ouest.

Wagons et grues de secours de la SNCF

par M. LE GUAY

documentation graphique P. PICHON

Il est bien connu que, depuis que des wagons roulent sur des rails, il est possible qu'ils déraillent — ce ne sont pas les modélistes qui nous contrediront ! — et ce pour des raisons diverses. Ces accidents (ou incidents) ne sont pas toujours très graves, heureusement. Cela dépend essentiellement des circonstances et de la vitesse, mais si là n'est point notre sujet, les modélistes et amateurs savent qu'après un déraillement, même minime, il faut songer au relevage.

Ces accidents sont à traiter différemment selon leur importance et notamment selon qu'il s'agit de déraillements sur voies de service ou sur voies principales.

Sur voies de service, si l'accident est banal (par exemple cas d'un wagon dont un essieu est tombé à côté du rail pour une cause quelconque que nous n'allons pas chercher à savoir !), on utilisera le plus souvent un cric ou deux, ou des vérins légers, quelques épaisseurs de bois (blochets), parfois aussi un chalumeau pour démonter quelque pièce éventuellement enchevêtrée ou tordue et un **wagon de secours de type classique** sera suffisant pour tout remettre en place

moyennant un certain doigté. Ce type de matériel fera l'objet du paragraphe A.

Si, bien que s'étant produit sur voies de service, l'incident est plus important (wagon lourd, loin du rail, ou couché, ou rame de plusieurs wagons déraillés en un point névralgique tel que zone d'aiguilles en tête de faisceau), il sera intéressant de rétablir le plus rapidement possible une situation normale et par conséquent on aura intérêt à employer des moyens plus importants. On fera alors appel au **wagon de secours de grande intervention** (WSGI), dont une cinquantaine de centres ont été munis ces dernières années en remplacement d'un matériel plus vétuste datant généralement des anciens réseaux. Voir paragraphe B.

Si le déraillement sur voies de service provoque une certaine gêne pour l'exploitation ou s'il s'agit d'un déraillement sur voies principales, donc d'accidents graves ou assez graves, on emploiera des moyens encore plus importants, tel que **train grue** de puissance variable — éventuellement plusieurs si l'accident est très grave ou implique des relevages délicats. Ce sujet fera l'objet du paragraphe C.

A. - Les wagons de secours

Ce type de matériel existait dans les dépôts, les triages, les gares importantes. Certains wagons de secours ont été supprimés depuis la mise en service des wagons de grande intervention. Les wagons de secours classiques étaient obtenus soit en partant de couverts du type classique aménagés, soit de couverts de types spéciaux conçus pour cet usage.

Les wagons de secours de type ancien sont généralement assez typiques, partie couvert, partie plat. De nombreux wagons de ce type étaient encore en service vers les années 1927/30. Certains dataient de 1856/59 (fig. 1), d'autres de l'époque 1880/86 (fig. 2). Des wagons de secours de même style étaient encore en service au Nord en 1937 (type 1886), non sans avoir subi d'ailleurs des transformations diverses, surtout dans leur équipement.

Parmi les types plus modernes et caractéristiques des anciens réseaux, dont la plupart ont survécu à l'avènement de la SNCF, nous citerons :

— Un type spécial à l'Est, type 1906/13 (dont il existait une variante),

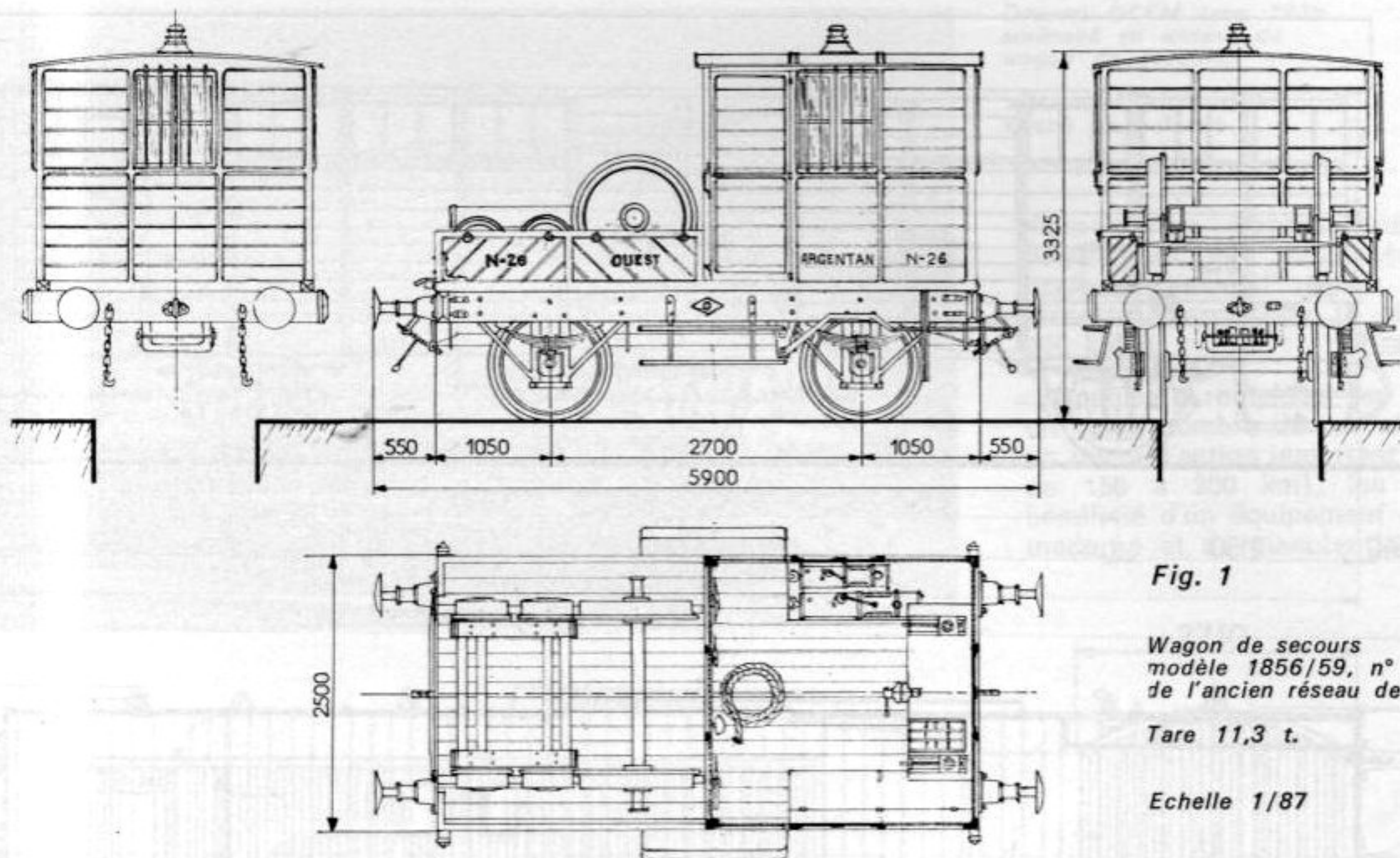


Fig. 1

Wagon de secours
modèle 1856/59, n° 1 à 37
de l'ancien réseau de l'Ouest.

Tare 11,3 t.

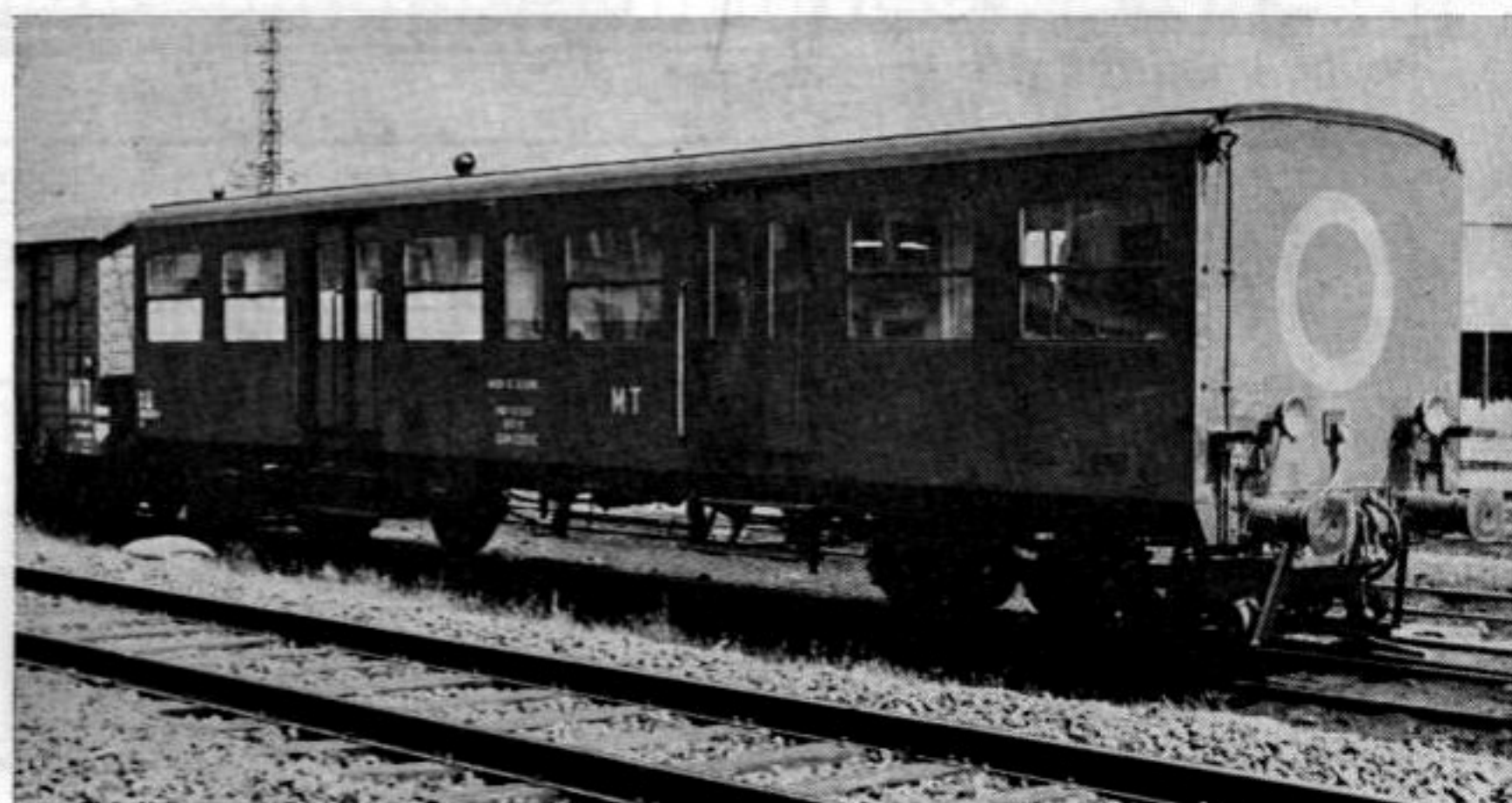
Echelle 1/87

série Est Xu 270 à 276, équipant notamment les Ateliers d'Épernay, Conflans-Jarny, Longuyon, Chalindrey, Bar-le-Duc, Château-Thierry et les Ateliers de Noisy-le-Sec.

— Un type bien spécial et à trois essieux construit pour l'Ouest (puis l'ancien Etat), série Etat Nw 101/121, Baume et Marpent 1910 (fig. 3) et encore en service aujourd'hui dans certains centres sous numéro UIC (tranche 30 87 949 0 000 - x .U).

— Le PLM avait deux types de wagons de secours dont nous illustrons ici le plus caractéristique (fig. 4) série PLM X 101 à 171, construits par Magnard (1907/08) et Bruge (1914) et largement répandus à travers tout le réseau.

— Le Midi et le PO disposaient de wagons de secours à deux essieux d'aspect assez classique obtenus par aménagement de couverts de types



Cliché J.C. THUILLIER

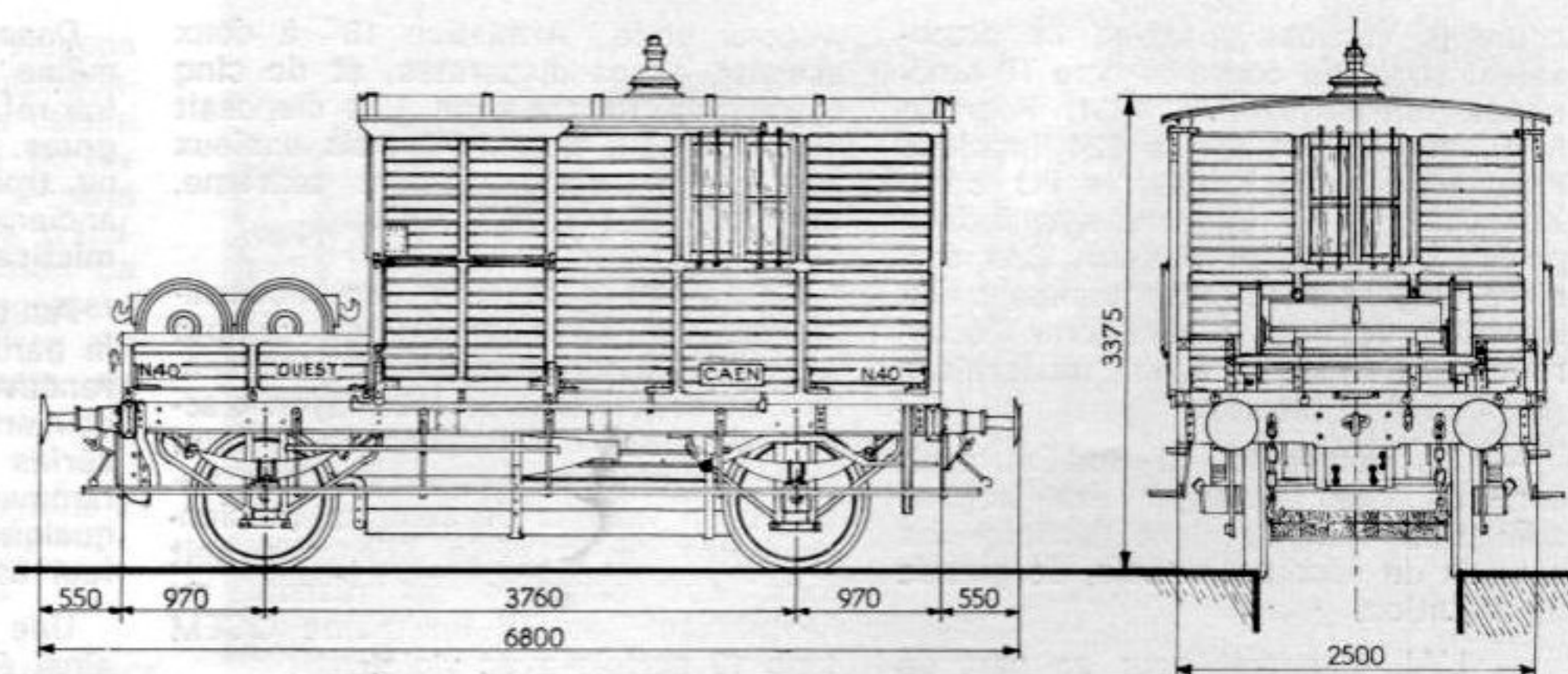
Ancienne voiture de banlieue Ouest, aménagée en annexe de wagon de secours (cuisine réfectoire), du dépôt de Dunkerque.

Fig. 2

Wagon de secours
modèle 1886,
n° 38 à 42 et 45 à 47
de l'ancien réseau de
l'Ouest.

Tare 12,8 t.

Echelle 1/87



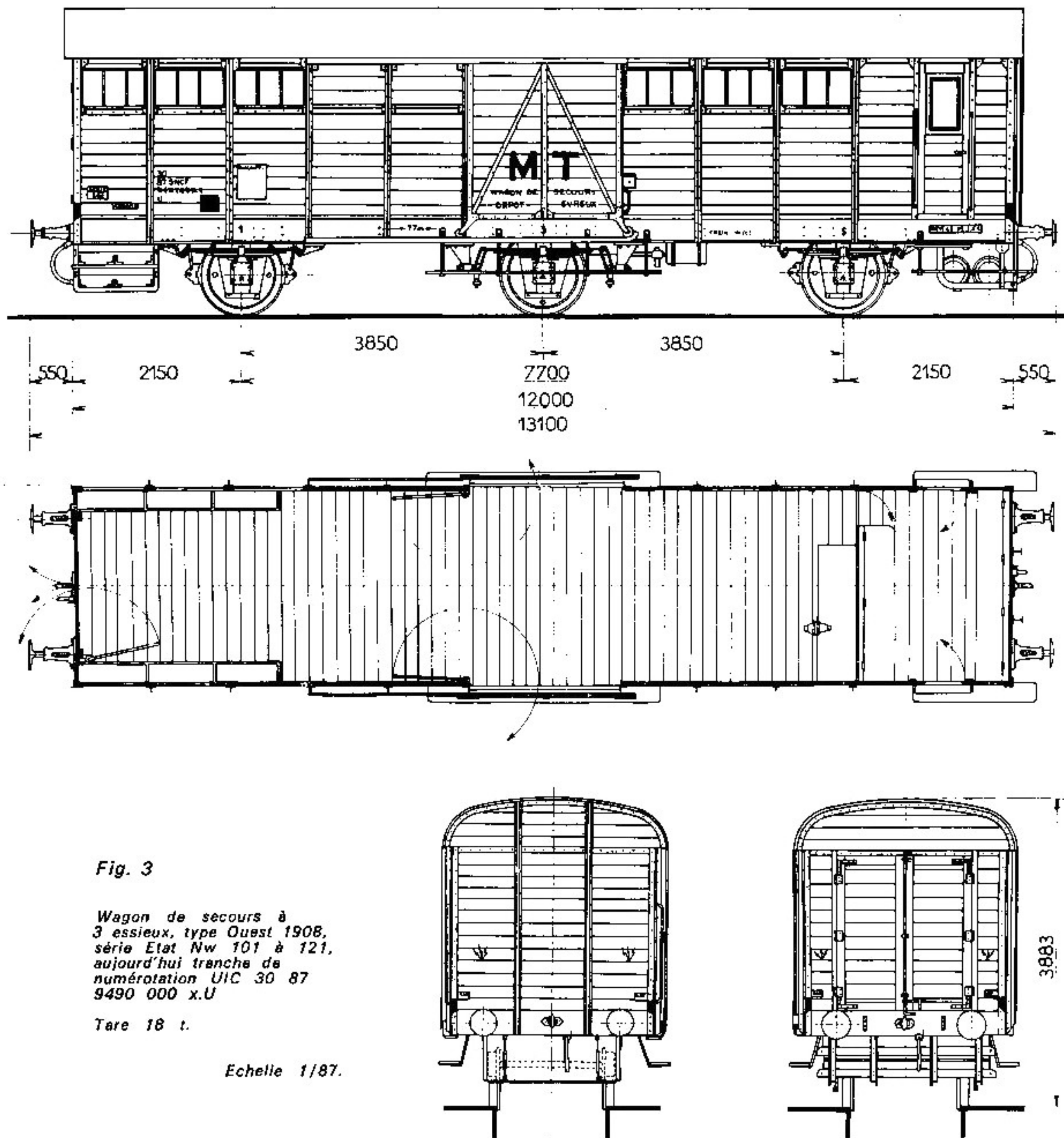


Fig. 3

Wagon de secours à 3 essieux, type Ouest 1908, série Etat Nw 101 à 121, aujourd'hui tranche de numérotation UIC 30 87 9490 000 x.U

Tare 18 t.

Echelle 1/87.

courants sur ces réseaux. Ils disposaient aussi de couverts type TP aménagés entre 1922 et 1931. Pour le Midi, série Xywf 201 à 224 (anciens Kywf transformés). Pour le PO, série Xyw 6181 à 6197 (anciens Kyw à deux portes ou à quatre portes). Ces derniers wagons reçurent notamment des kiosques destinés à améliorer l'éclairage intérieur et furent modernisés par la SNCF (fig. 5).

— De son côté, le Sud-Est avait commencé à aménager des wagons similaires dont devaient découler les wagons de secours actuels, de grande intervention.

— L'AL disposait pour sa part de

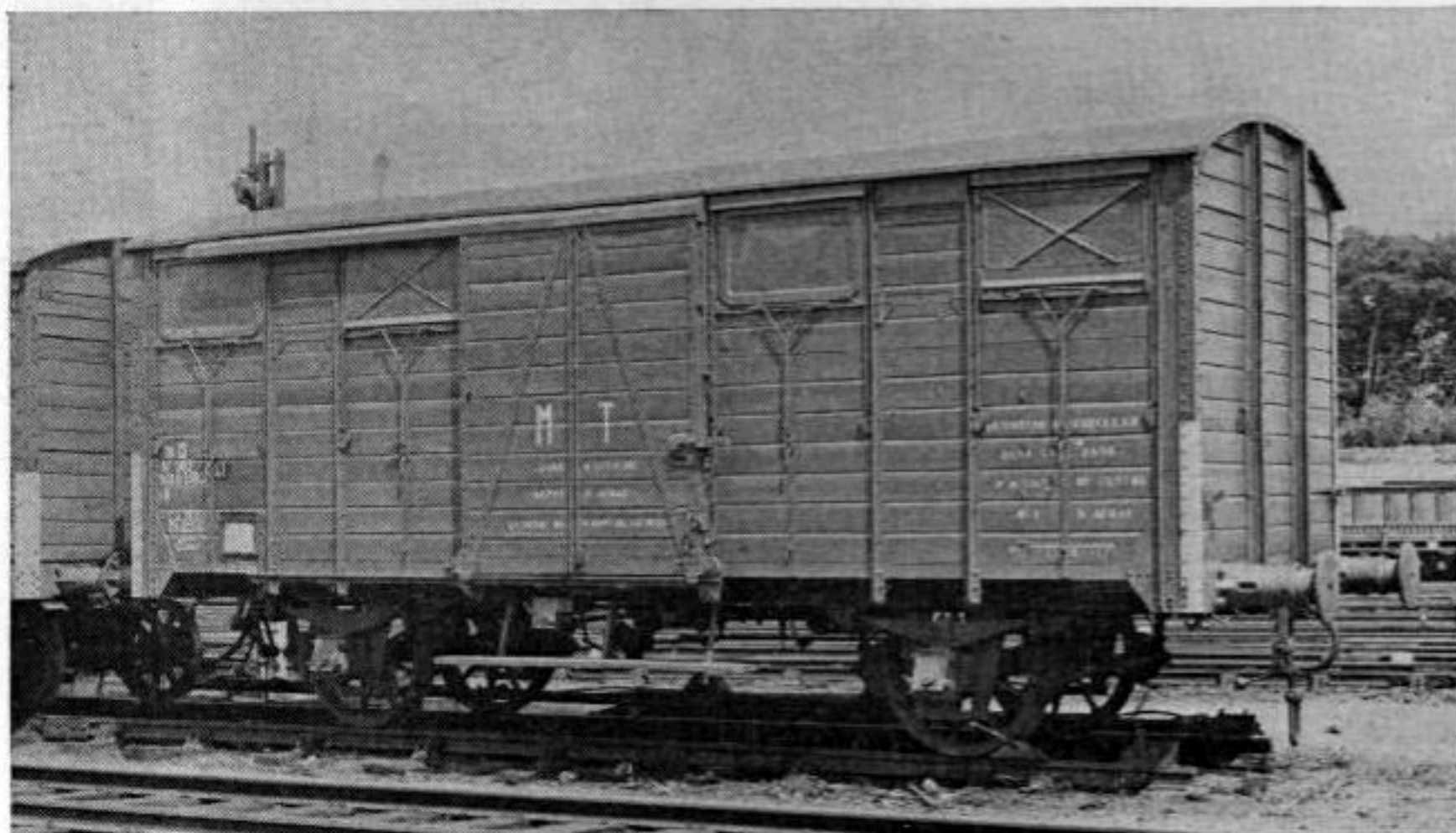
wagons style "Armistice 18" à deux essieux, assez disparates, et de cinq sous-types, tous à vigie. Elle disposait aussi de cinq wagons à trois essieux (9 200 mm d'empattement extrême, longueur HT : 13 800 mm).

Au fur et à mesure des modernisations de l'équipement et compte tenu de l'importance de certains centres et notamment de leur rayon d'action, de nombreux wagons de secours furent complétés par des wagons annexes de wagons de secours (ancienne lettre de la série XE), pris soit dans des couverts du réseau, ou "Armistice", ou TP ou même OCEM type 19 parfois avec vigie.

Dans certains cas, l'ensemble fut même complété par une voiture dortoir-réfectoire comme pour les trains grues. Il s'agissait de voitures à deux ou trois essieux de types régionaux anciens ou disparates, ou encore "Armistice", maintenant amorties.

Au cours de ces dernières années, le parc des wagons de secours a été renouvelé et ce sont maintenant des couverts type OCEM 29 des anciennes séries K ou F qui sont le plus couramment utilisés, concurremment avec quelques couverts TP qui ont gardé leur aspect d'origine.

Une quarantaine de centres sont ainsi équipés.



Couvert OCEM type 1929
aménagé en annexe de
wagon de secours.

Cliché Loco-Revue

deux portes d'accès latérales. Les bogies ont été remplacés par des bogies "Diamond" avec ressorts à pincettes permettant la circulation à 100 km/h.

Appelés à remplacer les grues dans un grand nombre de cas et possédant un rayon d'action important (de l'ordre de 150 à 200 km), les WSGI ont bénéficié d'un équipement en matériel moderne et de manutention facile.

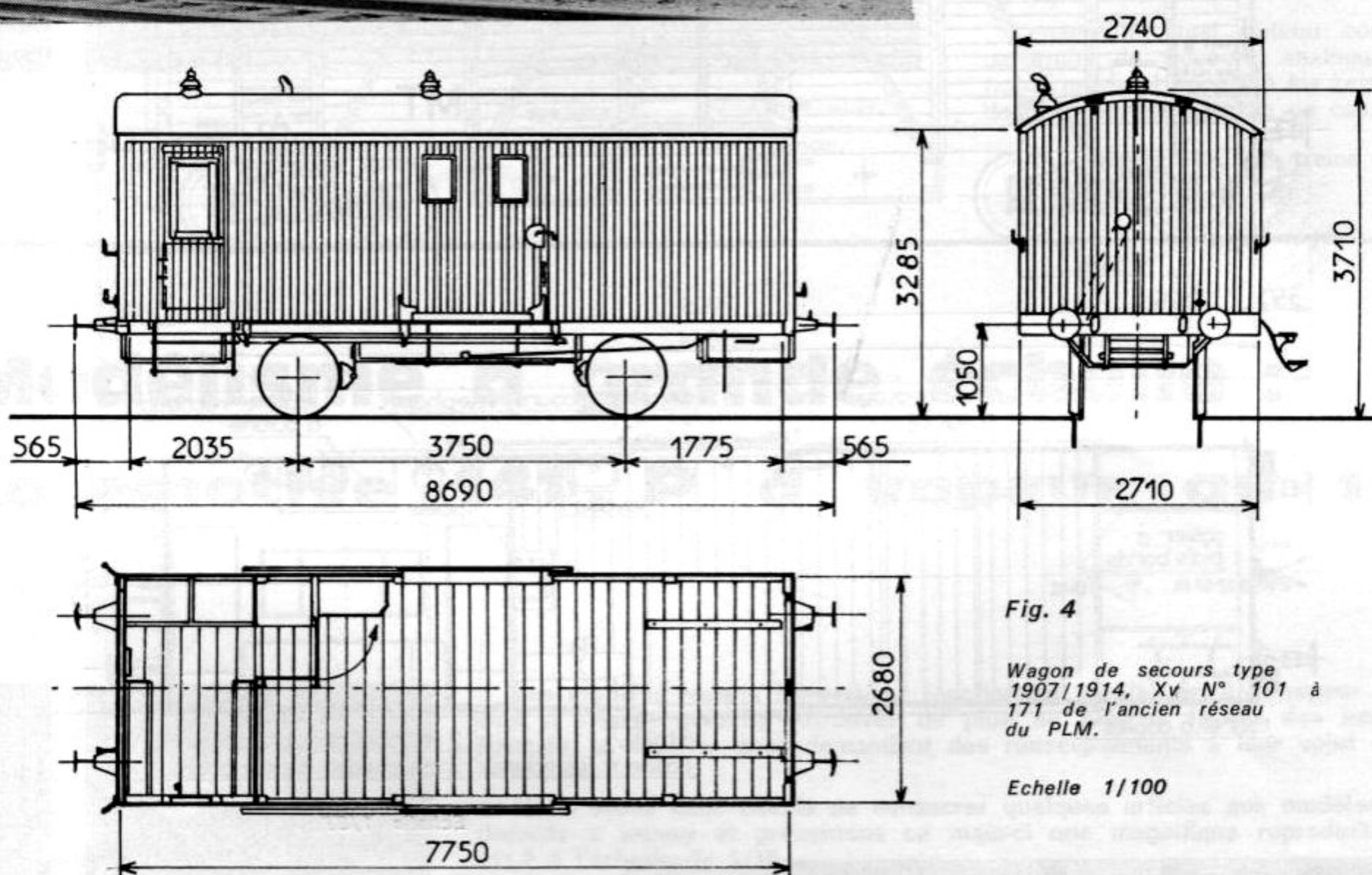


Fig. 4

Wagon de secours type
1907/1914, Xv N° 101 à
171 de l'ancien réseau
du PLM.

Echelle 1/100

B. - Les wagons de secours de grande intervention (WSGI)

Obtenus, comme pour les wagons de secours à bogies du SO mentionnés ci-dessus, en partant d'une caisse de couvert type TP à quatre portes (anciens Kyw puis Lyw), ces wagons ont subi un certain nombre de transformations telles que suppression de deux portes latérales, aménagement d'une porte en bout, de coffres en bas de caisse et sous châssis, de

Détails des aménagements
du wagon de secours
de grande intervention
IKyv de Villeneuve
St-Georges.

Cliché SNCF.



Aménagement
intérieur
du wagon de
secours IKy de la
région SO SNCF.

Cliché
SNCF

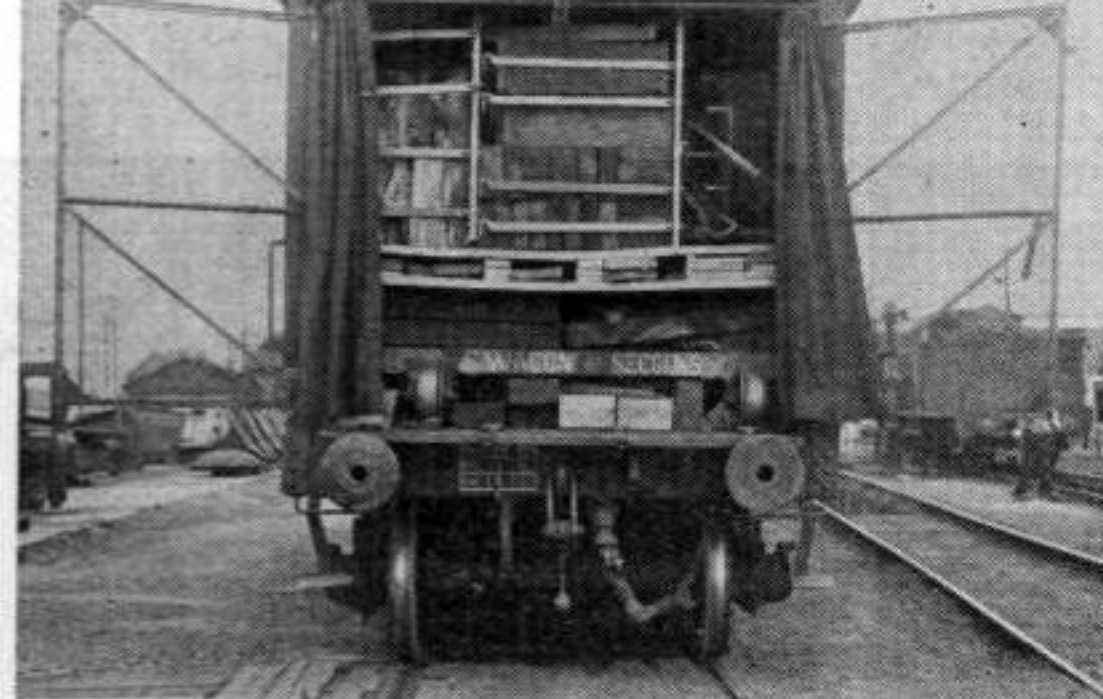
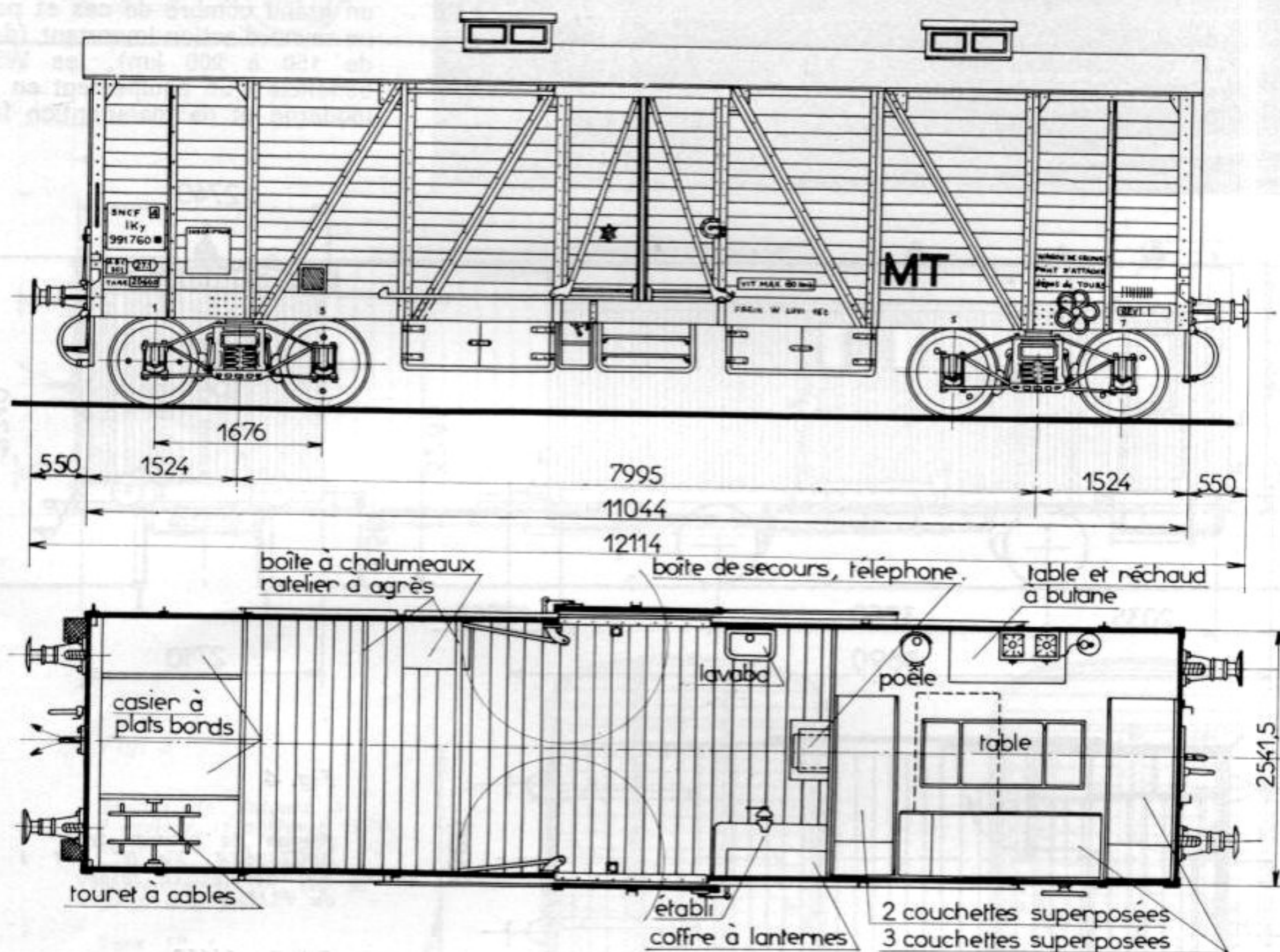
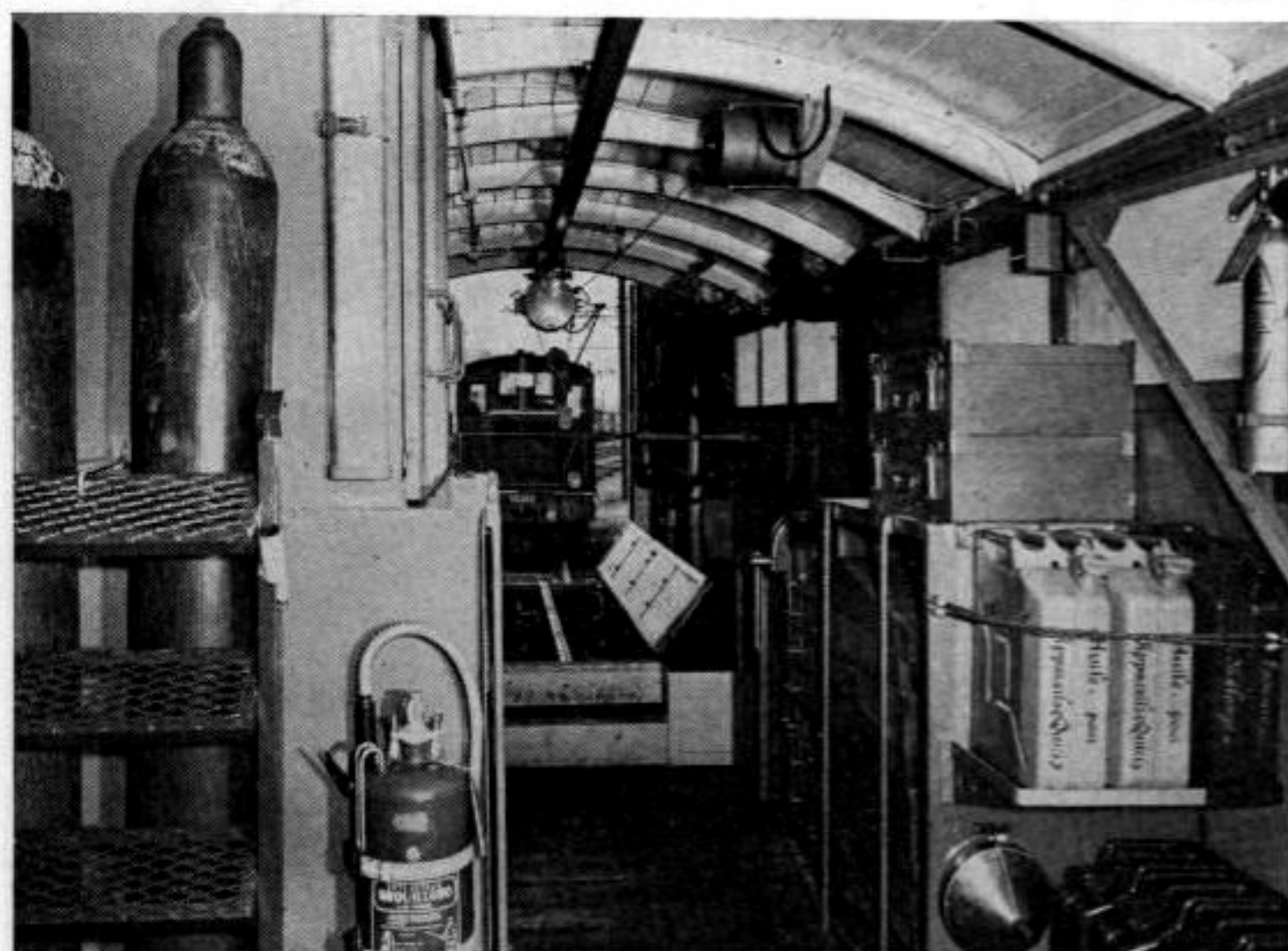


Fig. 5

Wagon de secours à 2 portes,
ex PO transformé, série IKy de la
région SO SNCF. Tare 20,6 t.

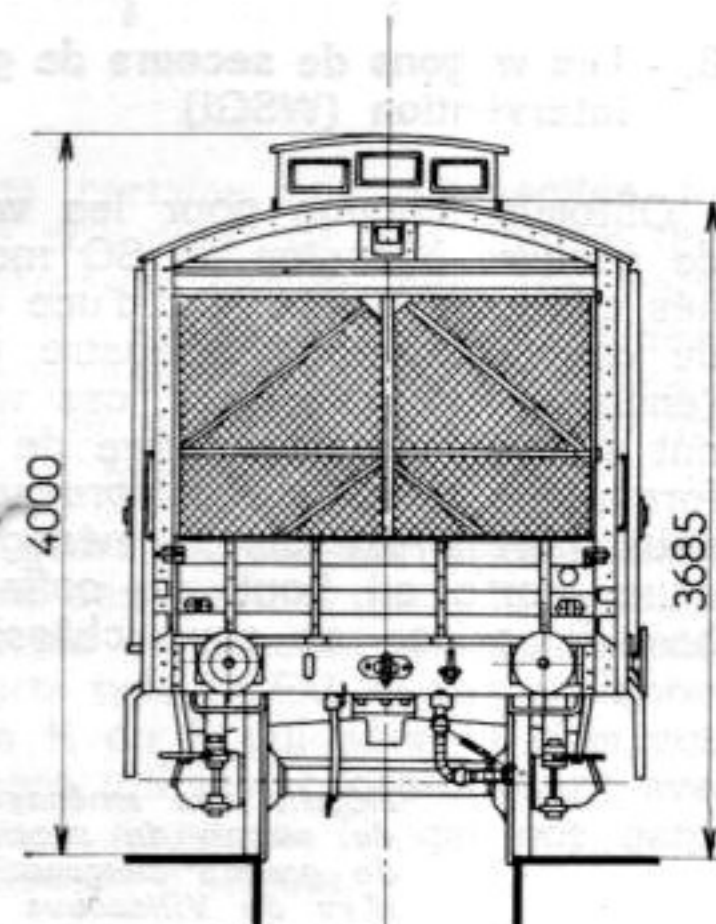


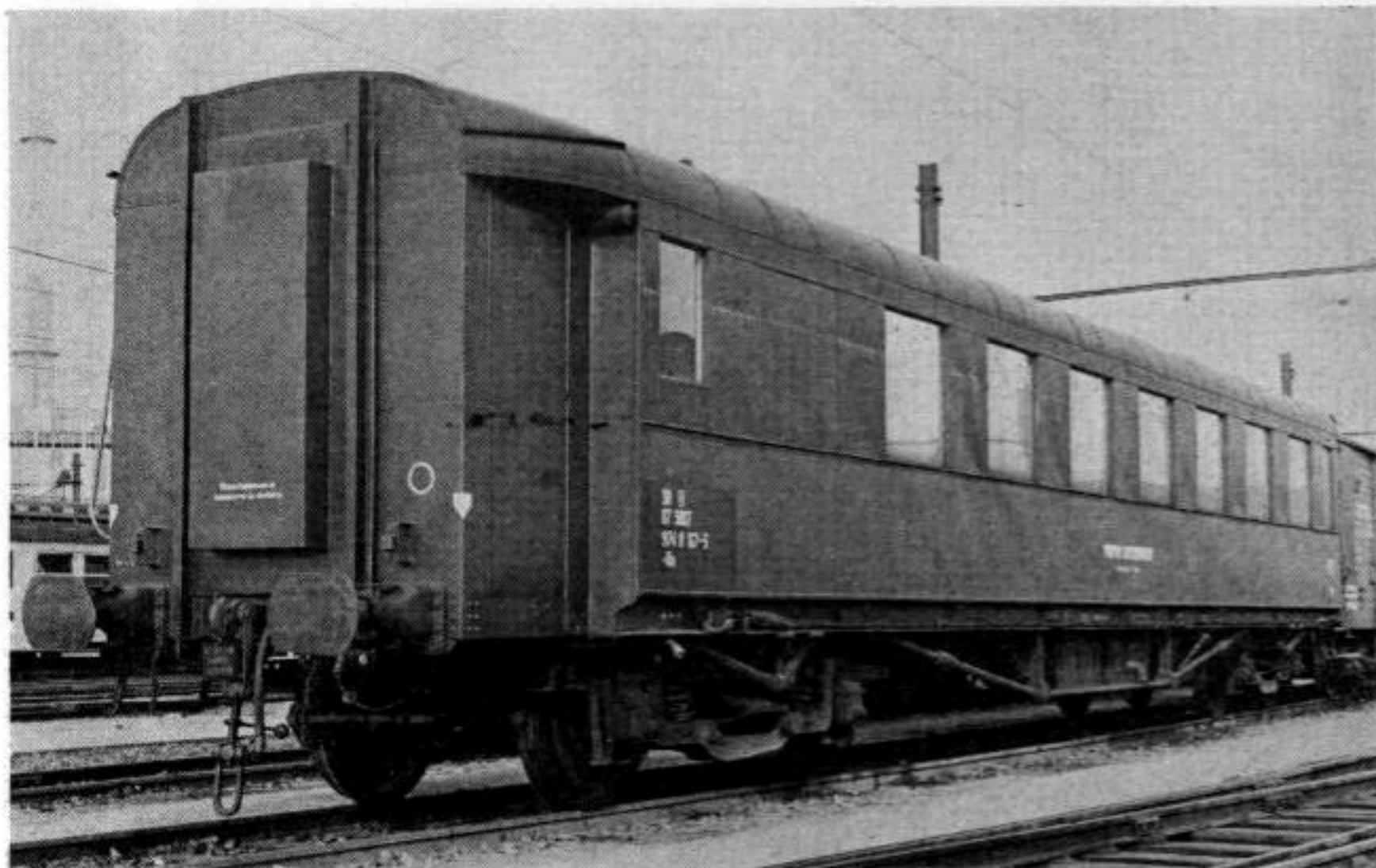
Echelle 1/87



Aménagement
intérieur
d'un wagon
de secours
de grande
intervention IKyv.

Cliché
SNCF





Cliché Le Guay.

Voiture métallisée Ovest type B8 transformée en voiture de cantonnement, pour accompagnement des WSGI.

Leur équipement permet par exemple le relevage d'engins modernes tels que diesels 68000 ou tenders 30 R dans des temps équivalents à ceux nécessaires avec une grue de 50 t, tout en évitant sur les voies électrifiées d'avoir à démonter ou riper les caténaires.

L'équipement électrique du wagon a été conçu pour permettre un travail de nuit dans les meilleures conditions : groupe électrogène de 15 kVA et projecteurs à lampes fluorescentes.

Un parc de 54 wagons a ainsi été équipé. Il leur est généralement adjoint une voiture dortoir-réfectoire spécialement aménagée, voiture à bogies obtenue le plus souvent par transformation de voitures métallisées Ovest type A7 ou B8.

L'ensemble ainsi obtenu constitue un train de secours analogue aux trains grues et appelé à les remplacer dans un certain nombre de cas.

(A suivre : Les trains grues)

Modélisme à grande échelle : Locomotive 141.P à vapeur au 1/10

par Y. AUBERT



Les modèles réduits ferroviaires fonctionnant réellement à la vapeur paraissent à l'heure actuelle retrouver de plus en plus la faveur des amateurs français, le courrier nous demandant des renseignements à leur sujet en est la preuve.

Nous avons donc décidé de consacrer quelques articles aux modèles fonctionnels à vapeur et présentons ce mois-ci une magnifique reproduction de 141.P à l'échelle du 1/10.

Cette remarquable pièce a été construite par M. Roland Aubert, qui a ainsi réalisé un rêve inassouvi : entrer à la SNCF. Ses qualités d'ajusteur et sa passion pour la locomotive à vapeur lui ont permis de mener à bien l'énorme tâche représentée par l'exécution d'un modèle qu'il est bien difficile de qualifier de réduit.

Un accident de la route enleva M. Aubert à l'affection des siens en 1965. Les deux fils ont hérité de lui sa passion de la traction vapeur et de la mécanique : Yves, l'aîné, termine des études de professeur en construction mécanique ; Denis, élève ingénieur à l'Ecole nationale supérieure de Strasbourg, se destine à la SNCF.

C'est à l'aîné que nous laissons le soin de présenter la magnifique 141.P 27 au 1/10, de M. Aubert.

Réalisation de la machine

Nombreux sont les fervents de la vapeur qui n'ont pu réaliser leur rêve : être cheminot. Aussi essayent-ils de s'en rapprocher de différentes façons ; ils sont plus ou moins profanes ou connaisseurs : simples admirateurs

armés de caméras, collectionneurs ou modélistes. Certains d'entre eux ont la chance de posséder les connaissances, les capacités et la patience requises pour concrétiser leur rêve en réalisant eux-mêmes une véritable locomotive.



Modélisme ou "vrai" chemin de fer ? I...

Tel était le cas de mon père, dont la passion était bien connue de tous ses amis cheminots avec lesquels il a fait de nombreux accompagnements sur les réseaux du Sud-Est et de l'Est. Hésitant entre la 141.P et la 141.R, il a réalisé la première, car c'est une machine typiquement française et « certainement la plus réussie par l'harmonie de ses formes de toutes les "Mikado" à tender séparé mises en service en France », comme l'a écrit M. Michel Doerr. Etant compound, elle offre de plus grandes difficultés de réalisation, ce qui représente un attrait supplémentaire pour un fervent modéliste.

Toutes les locomotives à vapeur ont leur histoire propre : notre 141.P 27, bien qu'au 1/10, ne fait pas exception et le choix de son numéro est lié à des événements ferroviaires : en 1945, la 141.P 27 du dépôt de Vénissieux explose sous le tunnel du Sauvage. Au cours des travaux de réparation de l'ouvrage, un tube de la chaudière de la locomotive est récupéré. Alésé aux bonnes cotes, c'est lui qui sera la chaudière de la 141.P au 1/10 et celle-ci portera le numéro 27. Ce tube a permis d'avoir une chaudière de très bonnes qualités mécaniques, remplaçant avantageusement la première (faite en cuivre), en cours de réalisation à l'époque.

La plus grande partie des heures de loisirs est occupée à la réalisation des divers éléments de la machine :

châssis d'abord, puis modèles de fonderie des roues, cylindres, patins de glissière...

En 1955, chaudière, châssis, suspension et mouvement moteur sont terminés. Après ces ensembles importants commence la construction des appareillages et auxiliaires permettant de faire vivre la machine : échappement, grille, soupape, régulateur, changement de marche, souffleur, pompe ACFI, distribution, petit mouvement, etc. Ils sont faits avec un outillage assez important dans un atelier bien équipé : tour, fraiseuse, perceuse, soudures électrique et autogène. Leur réalisation demande une profonde connaissance de la machine à vapeur (des plans SNCF au 1/10 et au 1/5, obtenus par l'intermédiaire de l'AFAC, aident à la construction du modèle), ainsi que de grandes qualités professionnelles. La pompe ACFI, par exemple, nécessita un an de travail pour sa construction et sa mise au point, afin d'obtenir un auxiliaire de qualité, sans défaillance.

En 1963, la P 27 est allumée sur le banc. Ce premier allumage se révèle satisfaisant : chaudière facile au gaz, pompe alimentaire sûre. Le réglage théorique de la distribution, effectué par mon père, est confirmé : la machine n'est pas bridée. Cependant, on constate que les tuyères Kilala du Kilchap s'encrassent rapidement car les escarbilles restent à l'échelle 1 ! Un échappement type PLM

à petticoat va remédier à cet inconvénient. La machine ayant atteint un stade suffisant pour pouvoir rouler, la construction du tender et l'amorce du circuit sont décidées.

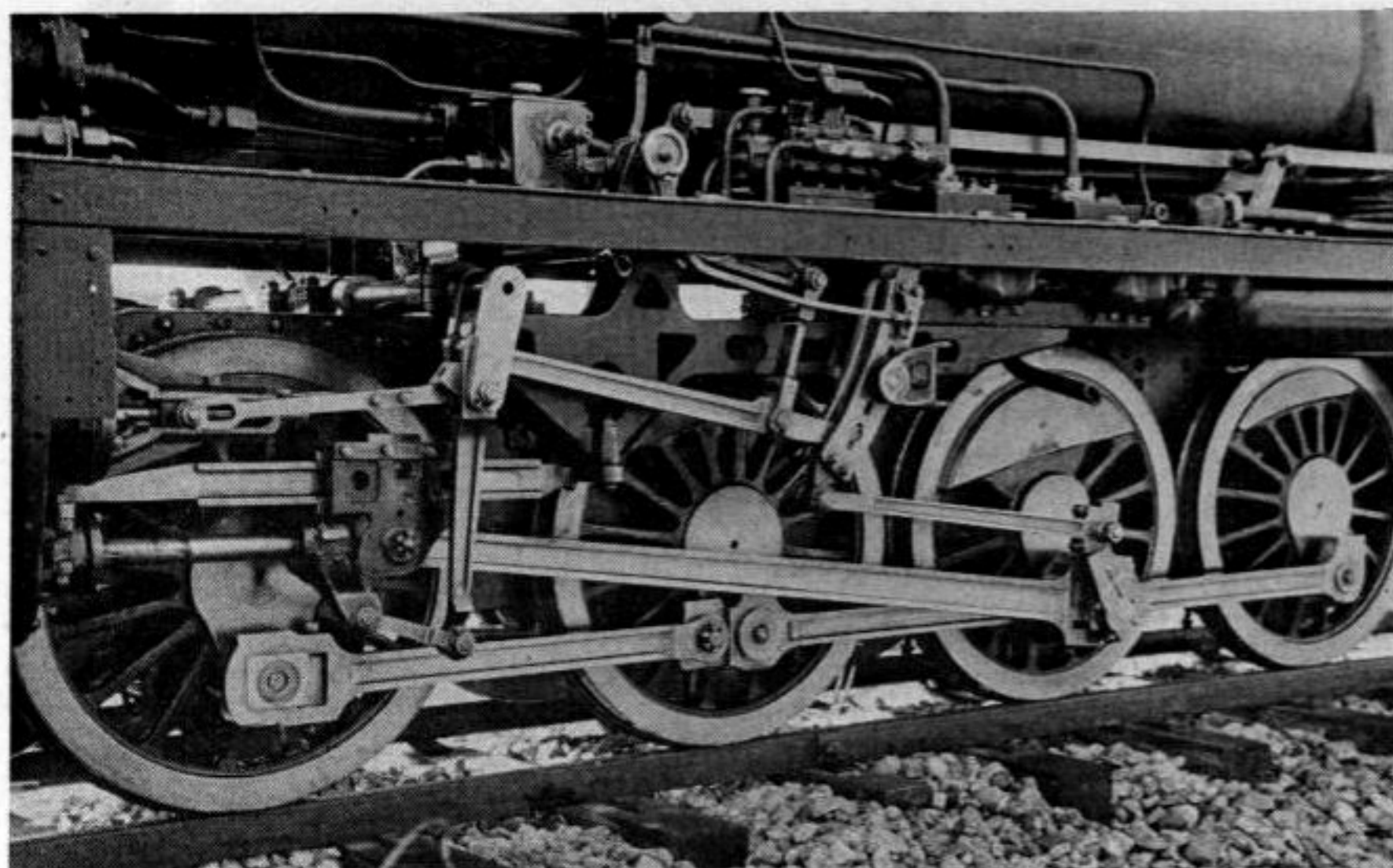
Enfin, en septembre 1965, la P 27 et son 34 P peuvent rouler sur 12 mètres de voie. Ce parcours, bien que trop réduit, permet à mon père de faire vivre sa machine, concrétisant quelque 15 000 heures de travail. C'est une grande joie et une récompense bien méritée de voir fumer cette petite merveille à une époque où déjà tant de ses sœurs à voie normale partent à la démolition.

Quelques semaines plus tard, en octobre, mon père trouvait une mort brutale et prématurée, laissant inachevée sa machine dont il attendait tant de satisfaction...

La 141.P 27, dont nous avons suivi, mon frère et moi, la réalisation avec intérêt, avec passion depuis notre plus petite enfance, est pour nous un précieux patrimoine. Il nous appartient de la terminer (la pompe et l'injecteur n'ont pas été faits), de construire le matériel remorqué pour réaliser un jour ce que mon père rêvait de voir : la P 27 en tête d'un train.

Caractéristiques de la machine :

- Hauteur : 428 mm.
- Longueur : 1 377 mm.
- Largeur du tablier : 300 mm.



Un remarquable travail de mécanique.

- Poids à vide : 135 kg.
- Chaudière : une seule virole en acier; foyer soudé en acier; timbrée à 6 kg; capacité : 14 litres; longueur des tubes : 600 mm; nombre : 25; diamètre extérieur : 171 mm.
- Grille à secousse en 4 éléments.
- Compound 4 cylindres :
 - cylindres H.P. extérieurs :
 ϕ 41 mm; course : 70 mm;
 - cylindres B.P. intérieurs :
 ϕ 64 mm; course : 70 mm.
- Longueur des bielles motrices (d'axe en axe des têtes) H.P. : 340 mm; B.P. : 210 mm.
- Diamètre des roues motrices : 165 mm.
- Diamètre des roues du bissel avant : 101 mm.
- Diamètre des roues du bissel arrière : 137 mm.
- Bogie bissel Zarra, premier essieu porteur au premier essieu accouplé.
- Essieu coudé polybloc équilibré (épaisseur des flasques : 11 mm).
- Tiroirs Willoteaux à double admission et double échappement à la B.P.
- Distributions H.P. et B.P. conjuguées.
- Echappement type PLM.
- Porte de boîte à fumée type Nord.
- Pompe ACFI complète : moteur à vapeur, pompe à eau chaude, pompe à eau froide, deux réchauffeurs d'eau.
- Graissage à l'huile surchauffe par condensation des quatre cylindres et du moteur de la pompe.

- Graissage des pièces en mouvement à l'huile "mouvement".
- Sécurité : deux soupapes Coale, deux tubes à niveau d'eau, "plomb" du ciel de foyer, un robinet, une vanne d'extraction.
- Chauffe manuelle.

Seuls quelques points différencient ce modèle au 1/10 de l'original : absence de surchauffe, de contre-tiges de piston aux cylindres H.P. (celles-ci ont d'ailleurs été démontées peu à peu sur les P qui en possédaient) et d'un obturateur coulissant type Est.

Caractéristiques du tender :

- Type : 34 P.
- Capacité eau : 35 litres; charbon : 15 kg.
- Poids à vide : 40 kg.

Chaque essieu est monté sur roulement à double rangée de billes, ce qui permet de diminuer considérablement la résistance au roulement.

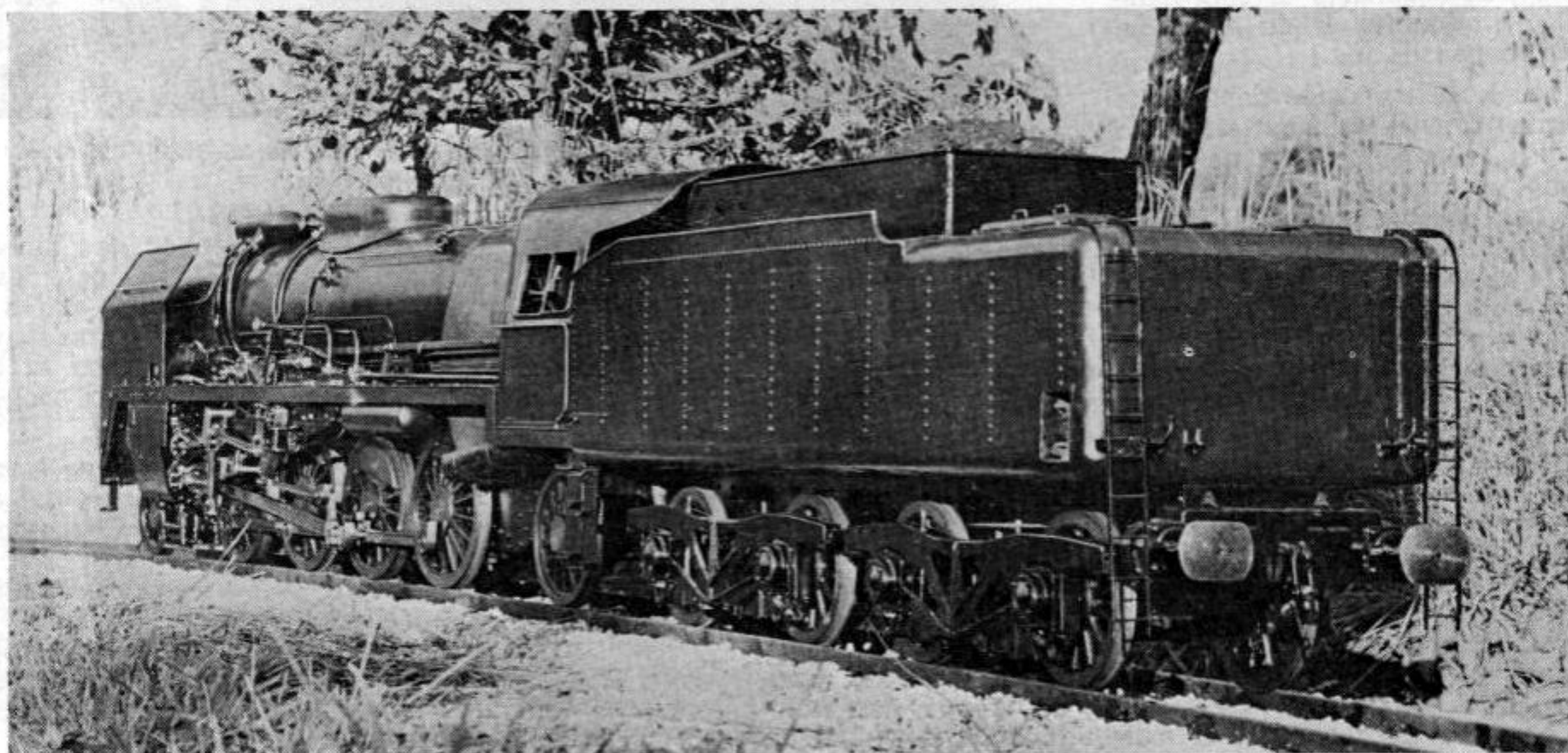
La suspension et le châssis sont renforcés pour permettre à une personne de 80 kg de s'asseoir sur le tender.

En ordre de marche, l'ensemble machine + tender représente une masse de 240 kg environ.

Caractéristiques de la voie

Depuis 1965, nous avons construit 40 mètres de voie et, durant l'été 1968, une aiguille.

- Le rail est en barres de 6 m (section 18 x 8 mm).
- Traverses en acacia de 270 x 30 x 25 à raison de 10 au mètre. Joints appuyés sur double traverse.
- Ballast : qualité routière.
- Aiguille : longueur des lames : 1,20 m; rayon de la courbure de la voie déviée : 25 m; longueur totale : 3,20 m.



La voie quitte l'atelier — où est remise la P — en talus. Au bout de 26 mètres, on atteint l'aiguille par la voie déviée ; puis, après 20 mètres en courbe de 9,80 m de rayon, nous arrivons aux "taquets". Ce faible rayon nous est imposé par la largeur de la propriété.

Pour faciliter l'inscription de la machine, nous avons porté le surécartement à 3 mm. Nous allongeons cette voie principale chaque année d'une douzaine de mètres. Côté talon voie directe, nous avons un garage en cul-de-sac de 10 mètres.

Allumage

Pendant les vacances d'été, nous allumons plusieurs fois notre P. Nous faisons l'allumage à l'extérieur et sur un pont, de façon à avoir accès sous la machine. Le tender est désaccouplé pour permettre toute liberté de mouvement dans l'approvisionnement du foyer.

Nous procédons ainsi :

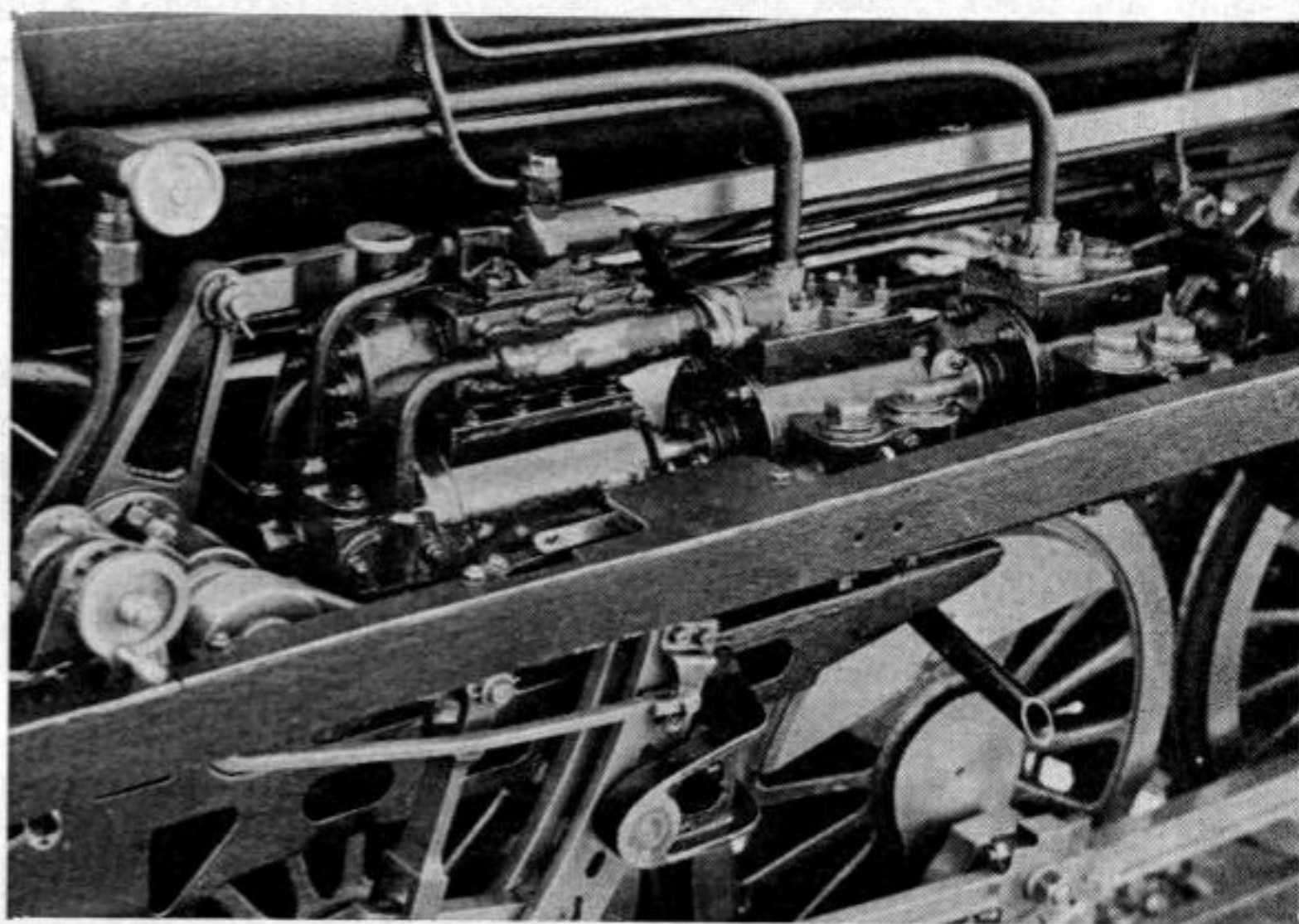
Afin de ne pas avoir d'ennuis aux plaques tubulaires, nous n'utilisons ni aspirateur placé sur la cheminée, ni la méthode dite "à l'américaine". L'essai d'allumage aux copeaux de bois s'étant révélé négatif, nous jetons dans le foyer des morceaux de bois imprégnés de gas-oil. Deux kilos sont nécessaires pour chauffer les 14 litres de la chaudière en trois quarts d'heure. Dès que le souffleur commence à donner, nous garnissons le foyer avec quelques gros morceaux de charbon. Lorsque celui-ci est enflammé, nous faisons une bonne charge de criblé. Le manomètre ne tarde pas alors à monter et il faut bientôt réduire le souffleur pour éviter la levée des soupapes. (Des essais de chauffe au charbon anthraciteux n'ont donné aucun résultat et nous sommes étonnés que cette catégorie de charbon soit utilisée par des modélistes. Nous brûlons un criblé très cokéfiable et très flamboyant, de la briquette et du menu fin pour les tenues de feu.)

Une heure s'est écoulée depuis que nous avons craqué l'allumette... Nous accouplons le tender. Quelques minutes avant le départ, le mécanicien remplit tous les graisseurs et orifices de graissage, puis réchauffe les cylindres. Un dernier coup d'œil : nous avons « trois quarts de tube d'eau » (c'est le minimum, car dès le départ nous sommes en déclivité de 25 mm, il faut prendre garde de ne pas découvrir le ciel du foyer) et un bon feu.

Le mécanicien prend alors les commandes. Nous menons la machine assis sur le tender, c'est dire les sensations procurées. A cette échelle, nous la sentons réagir et il faut parfois faire vite pour calmer les "coups de patins" intempestifs. Les 50 mètres de la voie principale nous permettent tout de même de "tirer un peu dessus", de relever ou d'allonger la mar-



Dans la cabine de conduite, on reconnaît tous les organes essentiels pour une conduite réaliste.



La pompe ACFI fonctionnelle est elle-même une réussite.

che. De temps en temps, un "coup de croc" dans le foyer... et nous nous régalaons d'un joli panache !

Le 1/10, échelle importante, permet d'avoir la complexité d'une machine réelle. Notre 141.P est plus délicate à mener qu'une Decauville à voie de 60 : compoundage, polybloc, bogie-bissel, ACFI, en font autre chose qu'une simple machine de carrière.

Mise en garage

A l'entrée de chaque hiver, la mise en garage nécessite une journée de travail : assèchement de la chaudière,

nettoyage et protection des tubes, de la boîte à fumée, démontage des plateaux des cylindres et des tiroirs pour assécher et huiler les chemises, visite des soupapes de la pompe et de la chapelle d'introduction, graissage général du mouvement.

Peu à peu, les locomotives à vapeur disparaissent. La dernière 141.P a été éteinte au dépôt de Chaumont au début de 1969... La 141.P 27, bien qu'au 1/10, "fume" encore... Nous, les nostalgiques de la "vapeur", nous l'identifions à celles qui ont écrit une des plus belles pages de l'histoire des chemins de fer : elle est leur modeste survivante. ■

Construite en 1852 pour la ligne de Paris à Strasbourg

La Crampton du type 210 est certainement la plus connue et la plus populaire des vieilles locomotives françaises.

Construite en 1852 par Cail, à Paris, pour la ligne Paris-Strasbourg, elle est la dernière survivante au monde d'une lignée prestigieuse due à l'ingénieur anglais Crampton.

Première véritable machine de vitesse, avec ses roues motrices de 2 300 mm de diamètre, les plus grandes jamais réalisées, avec son absence de porte à faux arrière et avant, avec son grand empattement, la Crampton fut autorisée à circuler à 120 km/h dès que le frein continu à air fut généralisé sur les trains de voyageurs. Une de ses sœurs cadettes, la 604, équipée d'une chaudière Flaman à deux corps et d'une cabine, a atteint la vitesse de 144 km/h lors d'essais organisés par le PLM en 1890.

La 80 ne fut réformée qu'en 1914.

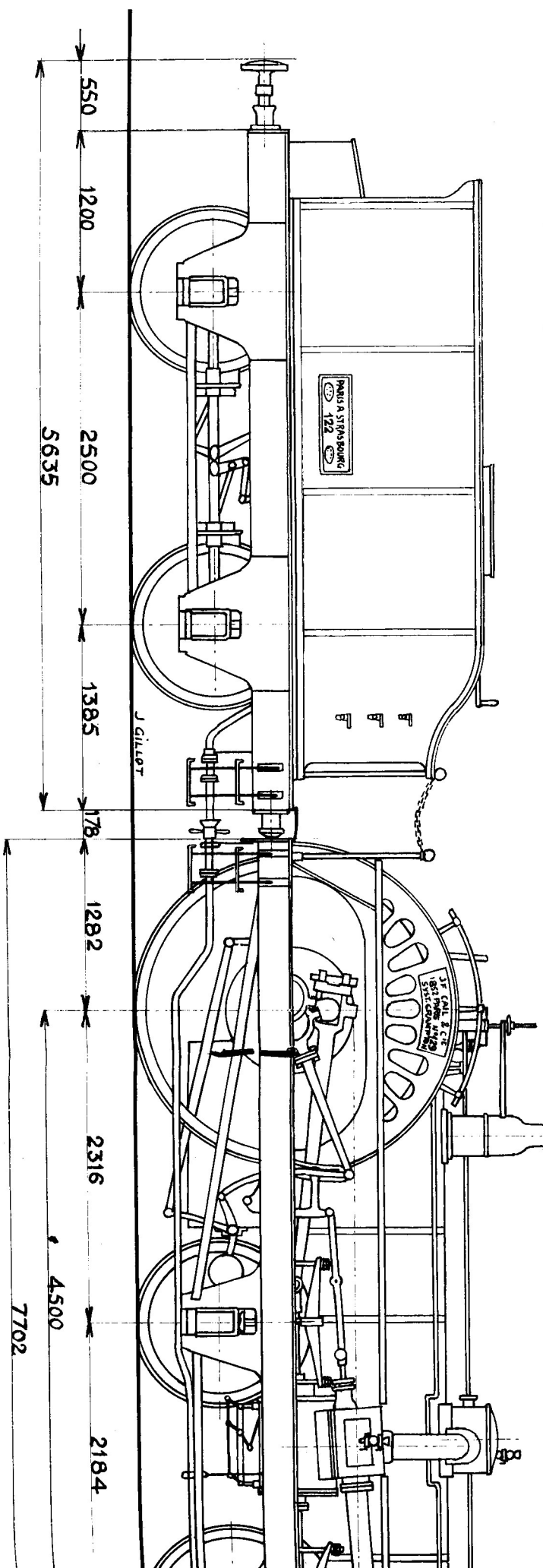
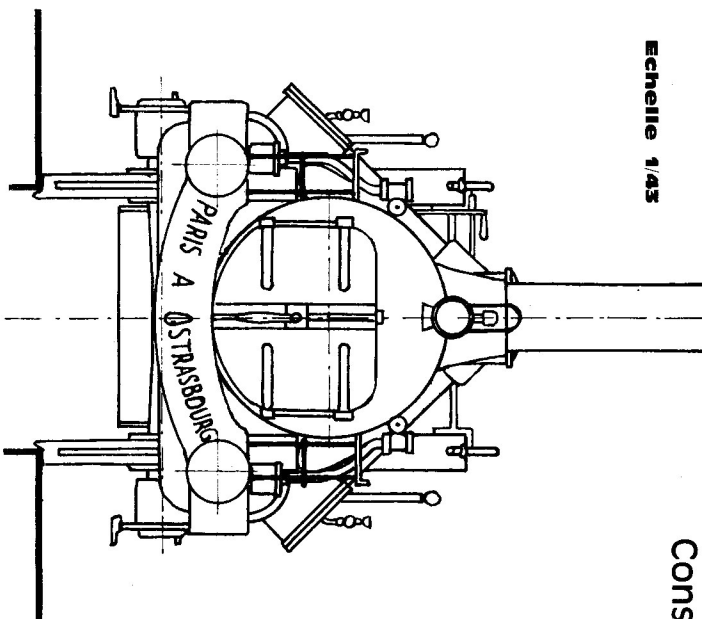
Elle fut restaurée dans son aspect initial extérieur seulement, en gardant tou-

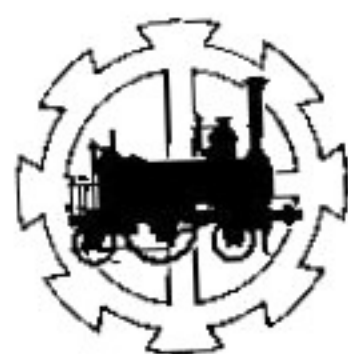
On eut alors sans doute conscience de la valeur de cette relique, et on décida de la remettre en état de marche, toujours dans son aspect d'origine. Ce travail fut réalisé toujours par les Ateliers d'Epemay en 1947.

Elle participa depuis à un grand nombre de festivités, d'anniversaires de lignes, si bien que ses bandages sont arrivés à limite d'usure. Il serait trop onéreux de les remplacer. Quoi qu'il en soit, toujours en état de marche, la Crampton est définitivement garée au musée. Dorénavant, les « trains historiques » seront remorqués, soit par une [A] 230 G, soit par une [B] 130 B (croyons-nous savoir), maintenues en état de marche.

J.G.

Masse à vide	23.900 t
Masse en charge	27.300 t.
Masse adhérente	10.300 t.
Effort de traction théorique	3100 dAN





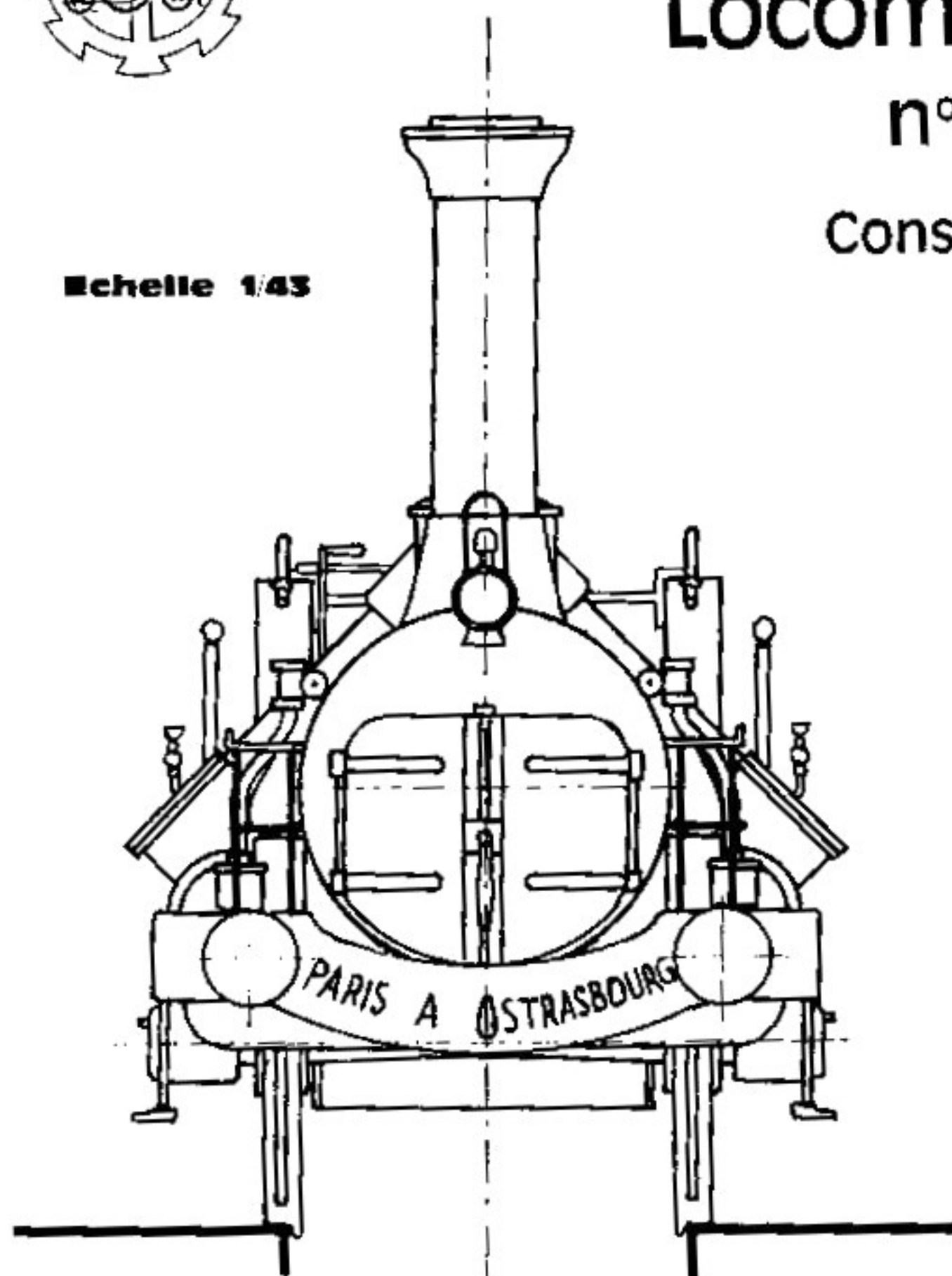
LE PLAN DU MOIS

Locomotive CRAMPTON

n° 80 " Le Continent "

Construite en 1852 pour la ligne
de Paris à Strasbourg

Echelle 1/43



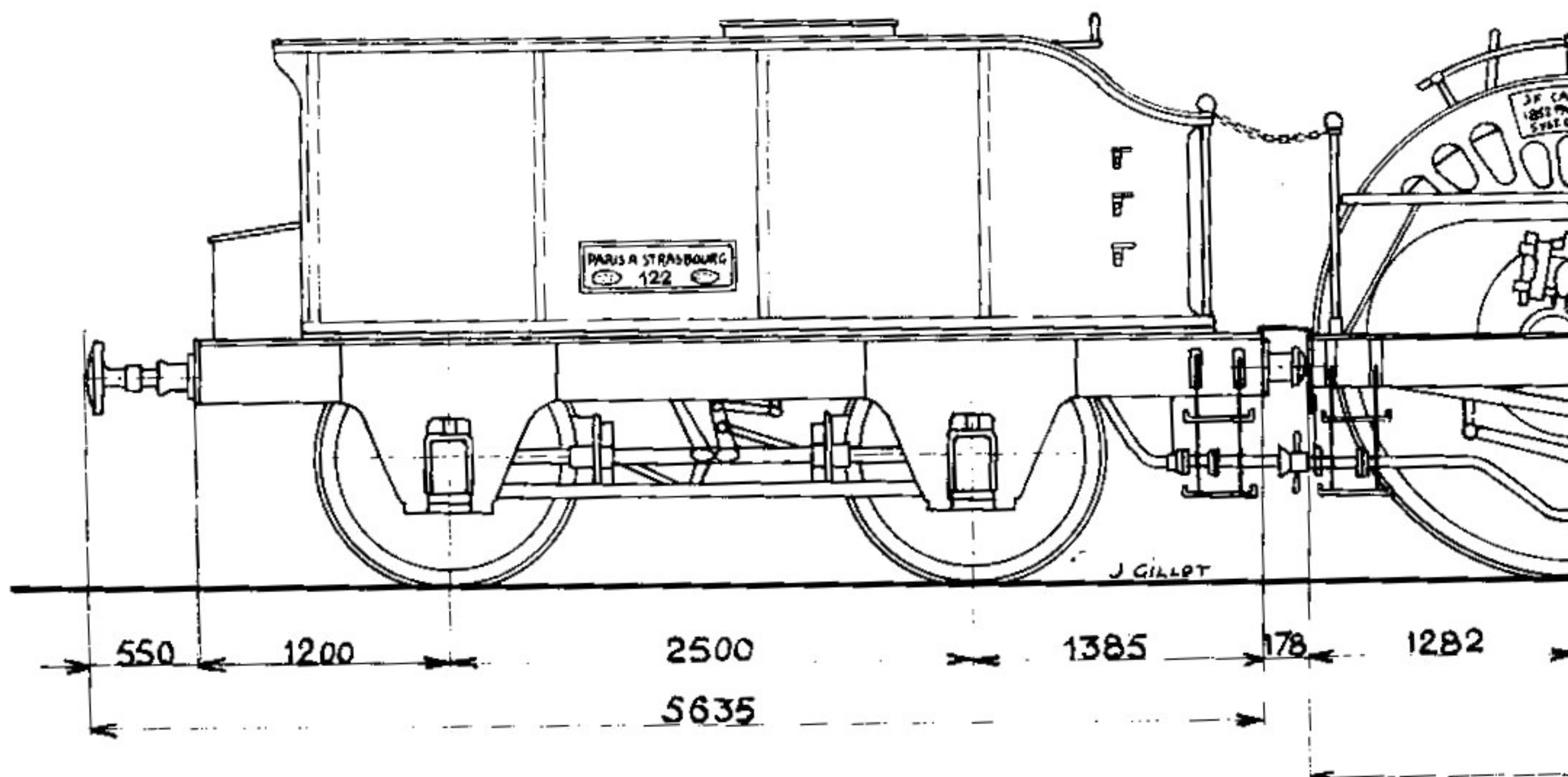
La Crampton du type 210 est certainement la plus connue et la plus populaire des vieilles locomotives françaises.

Construite en 1852 par Cail, à Paris, pour la ligne Paris-Strasbourg, elle est la dernière survivante au monde d'une lignée prestigieuse due à l'ingénieur anglais Crampton.

Première véritable machine de vitesse, avec ses roues motrices de 2 300 mm de diamètre, les plus grandes jamais réalisées, avec son absence de porte à faux arrière et avant, avec son grand empattement, la Crampton fut autorisée à circuler à 120 km/h dès que le frein continu à air fut généralisé sur les trains de voyageurs. Une de ses sœurs cadettes, la 604, équipée d'une chaudière Flaman à deux corps et d'une cabine, a atteint la vitesse de 144 km/h lors d'essais organisés par le PLM en 1890.

La 80 ne fut réformée qu'en 1914.

Elle fut restaurée dans son aspect initial extérieur seulement, en gardant tou-



1852 pour la ligne à Strasbourg

La Crampton du type 210 est certainement la plus connue et la plus populaire des vieilles locomotives françaises.

Construite en 1852 par Cail, à Paris, pour la ligne Paris-Strasbourg, elle est la dernière survivante au monde d'une lignée prestigieuse due à l'ingénieur anglais Crampton.

Première véritable machine de vitesse, avec ses roues motrices de 2 300 mm de diamètre, les plus grandes jamais réalisées, avec son absence de porte à faux arrière et avant, avec son grand empattement, la Crampton fut autorisée à circuler à 120 km/h dès que le frein continu à air fut généralisé sur les trains de voyageurs. Une de ses sœurs cadettes, la 604, équipée d'une chaudière Flaman à deux corps et d'une cabine, a atteint la vitesse de 144 km/h lors d'essais organisés par le PLM en 1890.

La 80 ne fut réformée qu'en 1914.

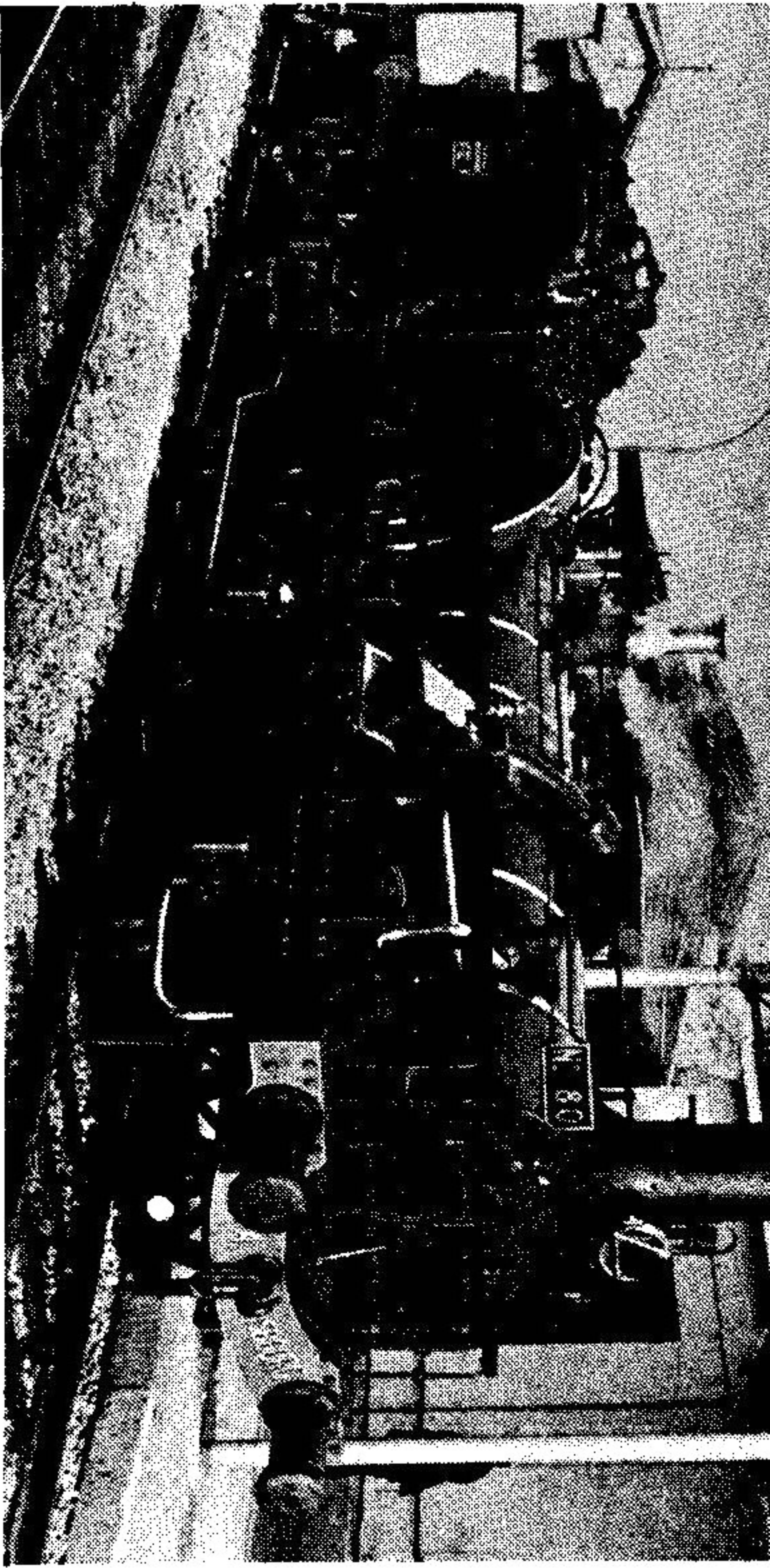
Elle fut restaurée dans son aspect initial extérieur seulement, en gardant tou-

On eut alors sans doute conscience de la valeur de cette relique, et on décida de la remettre en état de marche, toujours dans son aspect d'origine. Ce travail fut réalisé toujours par les Ateliers d'Epernay en 1947.

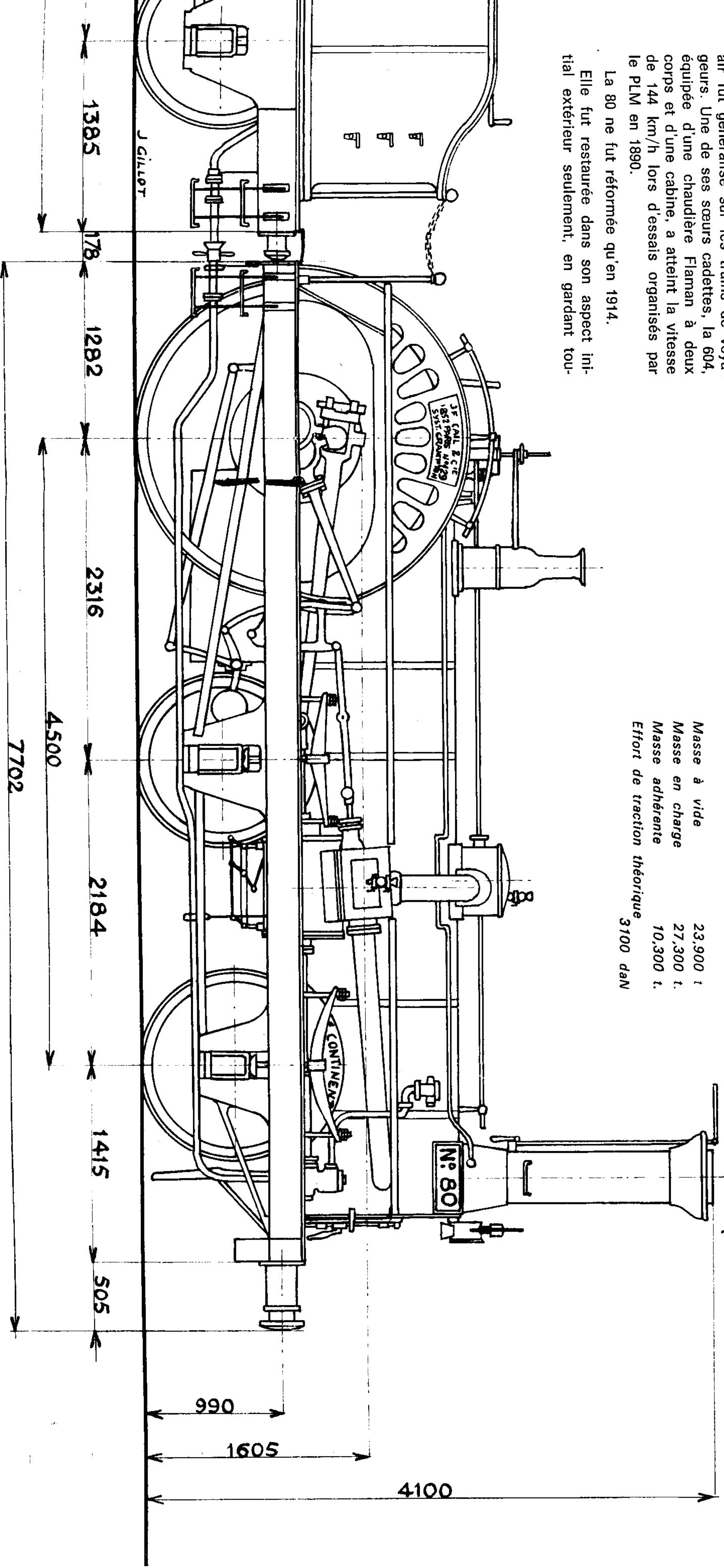
Elle participa depuis à un grand nombre de festivités, d'anniversaires de lignes, si bien que ses bandages sont arrivés à limite d'usure. Il serait trop onéreux de les remplacer. Quoi qu'étant toujours en état de marche, la Crampton est définitivement garée au musée. Dorénavant, les « trains historiques » seront remorqués, soit par une 4 230 G, soit par une 1 130 B (croyons-nous savoir), maintenues en état de marche.

J.G.

Masse à vide	23,900 t
Masse en charge	27,300 t.
Masse adhérente	10,300 t.
Effort de traction théorique	3100 daN



Cliché Loco-Revue

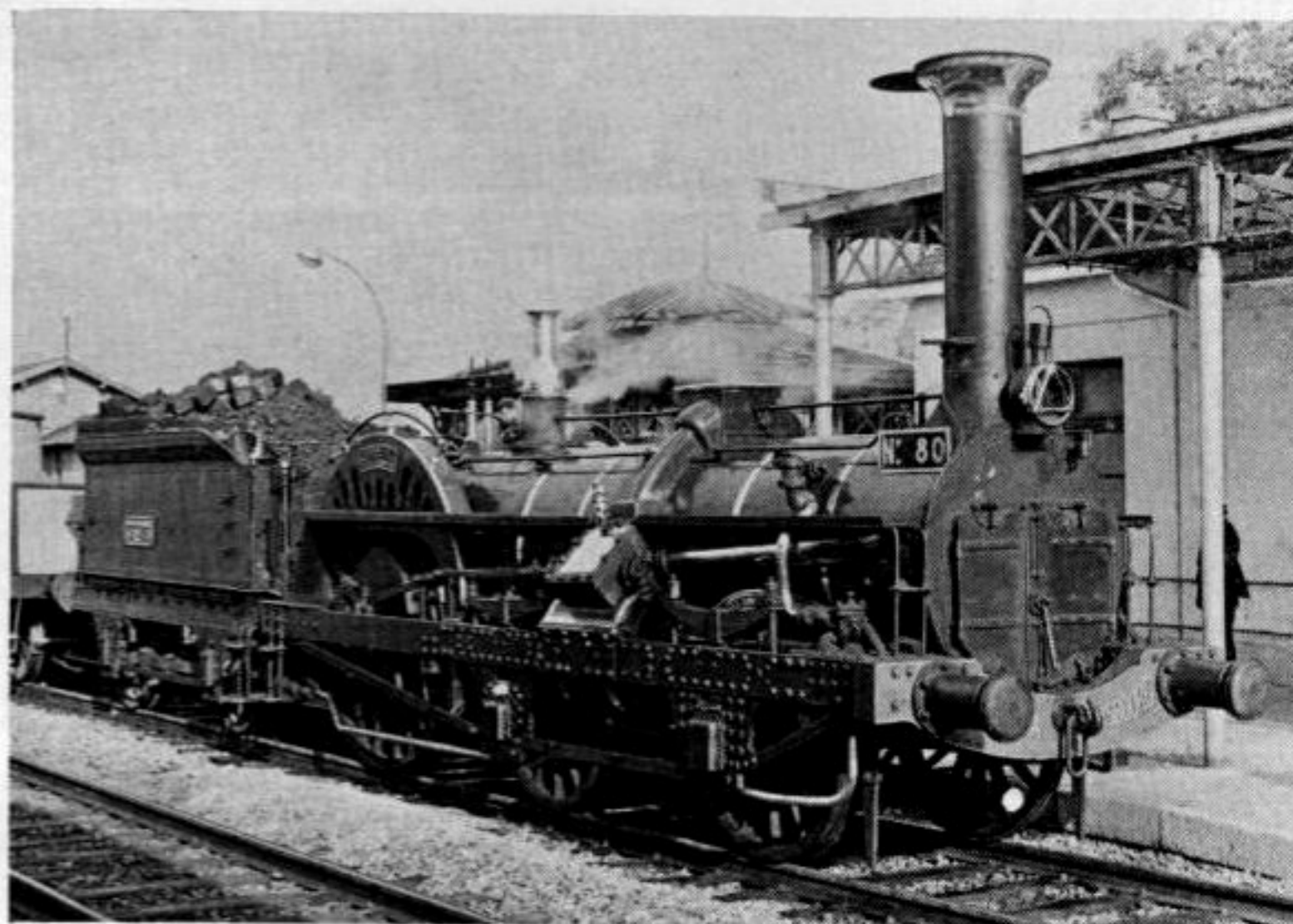


jours son même numéro (c'est un fait à signaler !) par les Ateliers d'Epernay, en 1925, sans doute pour permettre une comparaison éloquente avec la Mountain 41001, qui venait d'être construite. Elle resta ensuite exposée en tête des quais de la gare de Paris - Est jusqu'à fin 1946.

On eut alors sans doute conscience de la valeur de cette relique, et on décida de la remettre en état de marche, toujours dans son aspect d'origine. Ce travail fut réalisé toujours par les Ateliers d'Epernay en 1947.

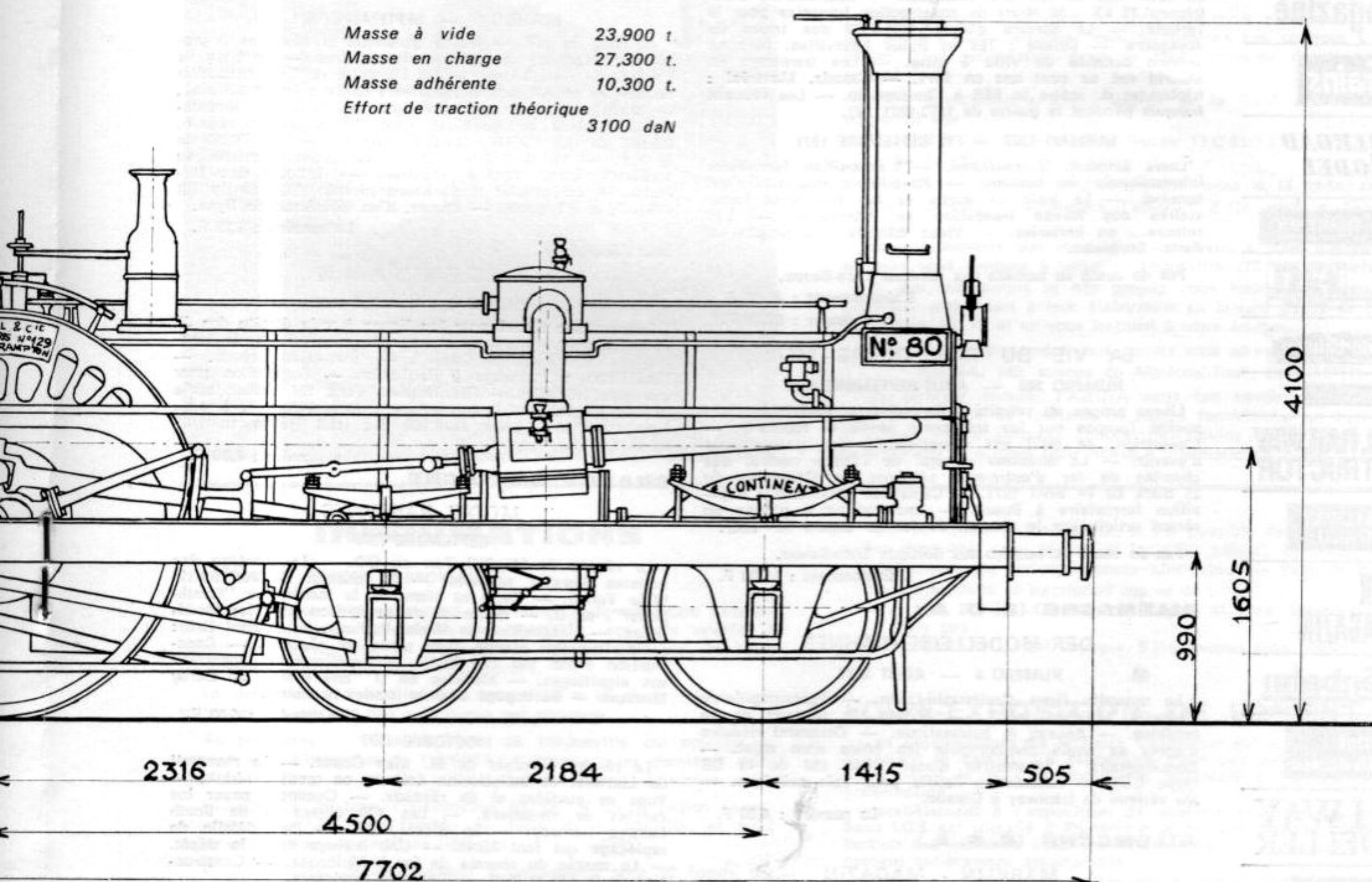
Elle participa depuis à un grand nombre de festivités, d'anniversaires de lignes, si bien que ses bandages sont arrivés à limite d'usure. Il serait trop onéreux de les remplacer. Quoi qu'étant toujours en état de marche, la Crampton est définitivement garée au musée. Dorénavant, les « trains historiques » seront remorqués, soit par une 230 G, soit par une 130 B (croyons-nous savoir), maintenues en état de marche.

J.G.



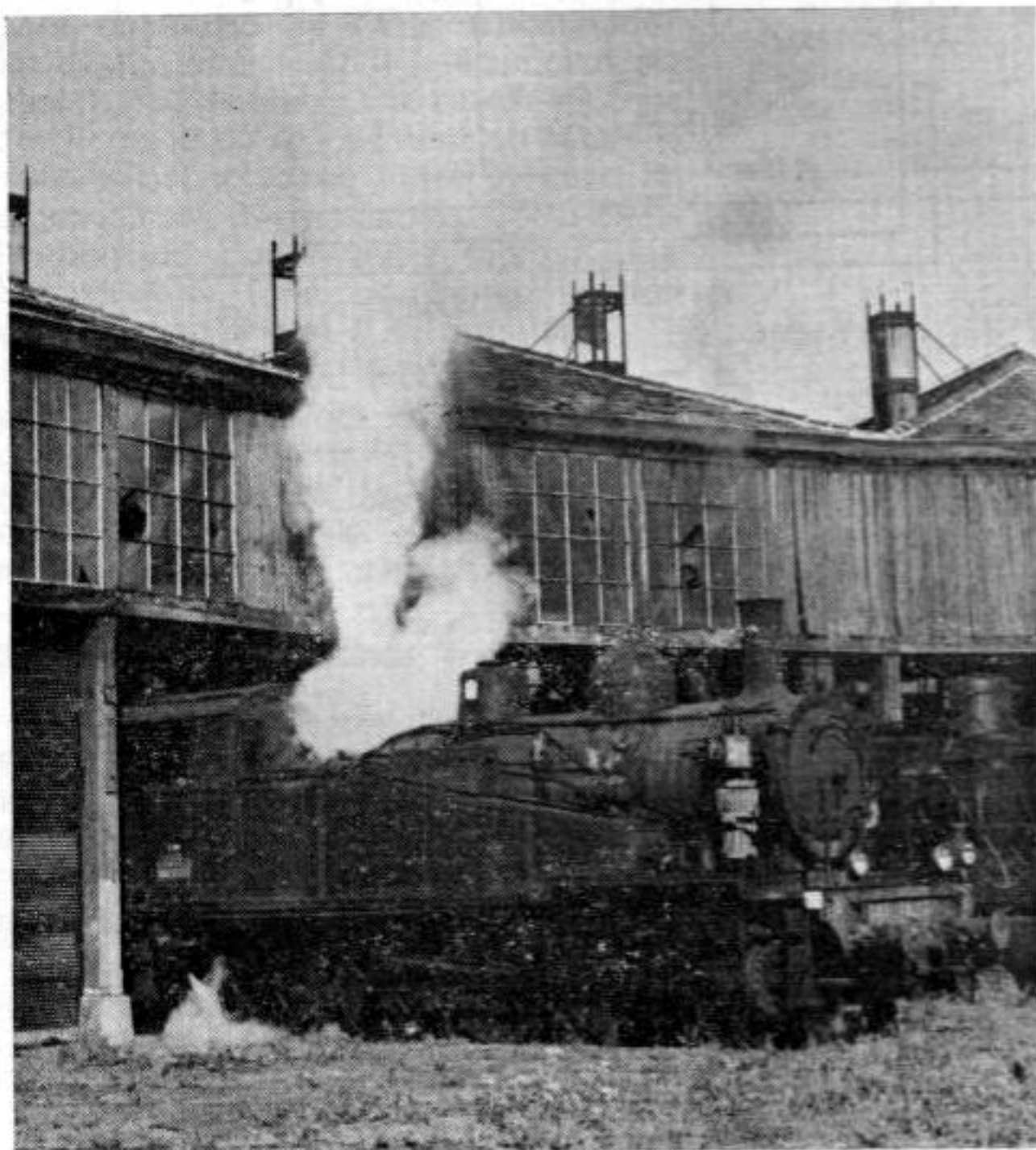
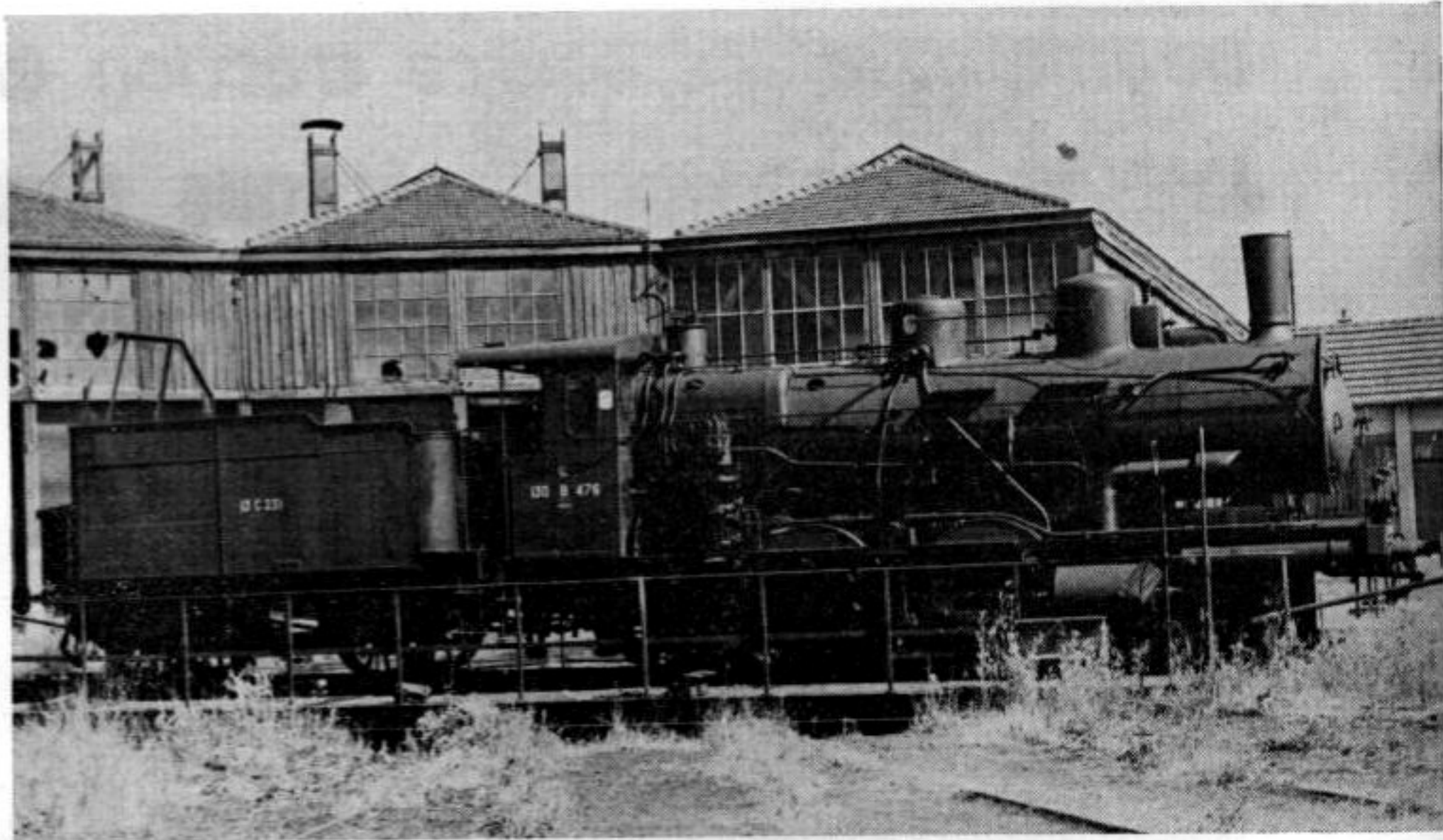
Cliché Loco-Revue

Masse à vide	23,900 t.
Masse en charge	27,300 t.
Masse adhérente	10,300 t.
Effort de traction théorique	3100 daN



Renaissance d'un dépôt vapeur : Longueville

Documents
AJECTA



Après bien des efforts — que Loco-Revue a déjà évoqués — l'AJECTA (Association de jeunes pour l'exploitation de chemins de fer touristiques et d'attraction) n'a pu parvenir à sauvegarder la ligne Florac - Sainte-Cécile-d'Andorge. D'autres projets sont néanmoins en cours et le responsable de l'association nous les expose :

Le moment de déception passé, nous avons décidé de repartir sur de nouvelles bases, mais que reste-t-il à sauver ?

Nous avons opté pour la sauvegarde d'un dépôt vapeur non loin de Paris — celui de Longueville — et, après plusieurs mois de démarches, nous voilà désormais installés.

Nous pouvons ainsi garer et entretenir notre matériel et, dès que nos ateliers seront équipés, nous proposerons nos services à d'autres exploitations ferroviaires pour le gros entretien de leur matériel roulant.

Notre association a acquis auprès de la SNCF deux locomotives en parfait état :

- 130 B 476 du dépôt de Gray (tender 13 C 231) ;
- 040 TA 137 du dépôt du Mans.

Cette dernière a été allumée par nos soins le 14 juillet dernier.

Nous possédons également l'autorail X 157 garé à Saint-Valéry (Somme).

Nous souhaitons que vous soyez nombreux à vous joindre à nous et nous vous invitons à venir à Longueville (75 km de Paris).

Si nos réalisations et nos projets vous intéressent, vous pouvez participer activement à leur élaboration en faisant partie de l'AJECTA (cotisation 100 F) et en vous joignant à notre équipe.

Pour tout renseignement vous pouvez vous adresser à l'association :
AJECTA, 145, avenue du Maréchal-Foch, 94 - CRÉTEIL

En dernière minute, l'AJECTA nous fait savoir qu'elle organise, avec le concours de Tourisme et Etudes ferroviaires, un train spécial à vapeur sur le parcours Longueville - Provins - Villiers-Saint-Georges, le dimanche 24 octobre (voir rubrique informations).

INFORMATIONS

TOURISME ET ÉTUDES FERROVIAIRES

Ainsi que nous l'avons signalé à la fin du texte annonçant l'exploitation du dépôt de Longueville par l'AJECTA, un train spécial à vapeur est prévu pour le dimanche 24 octobre 1971 sur la ligne Longueville - Provins - Villiers-Saint-Georges.

Le départ de Longueville aura lieu à 14 h 15 et le retour vers 18 heures. Le prix est fixé à 20 francs par personne.

Au programme : visite du dépôt de Longueville qui reprend du service sous l'impulsion de l'AJECTA. A Provins : les dernières locomotives à vapeur en service régulier dans la région parisienne.

Composition du train : locomotive 040 TA 137 de la région Ouest, acquise par l'AJECTA et mutée au dépôt de Longueville, et trois voitures à essieux et portières latérales.

Il est possible de se restaurer à Longueville pour 10 francs par personne, et également de descendre ou monter à Provins pour visiter la ville médiévale.

Pour se rendre à Longueville, il est possible de prendre un billet « Bon dimanche » au départ de Paris-Est (départ 12 h 03). Le train spécial assure les correspondances aller-retour de Paris et Troyes.

Renseignements et inscription auprès de :

- A. de RIBIER, Continental Travel, 41, rue Gaudot-de-Mauroy, Paris (9^e) ;
- M. BAILLARD, l'Est Voyages, 5 bis, avenue Foch, Nancy.

FOIRE-EXPOSITION DE LORIENT (56)

Les organisateurs de la Foire Exposition qui a ouvert ses portes à Lorient le samedi 25 septembre n'ont pas oublié le chemin de fer modèle et le Club modéliste lorientais a été chargé de sa présentation.

Parallèlement à l'exposition de modèles statiques un grand réseau LGB est installé à l'extérieur et ne manque pas d'attirer l'attention des visiteurs avec ses 110 mètres de voie et son fonctionnement entièrement automatique.

Des films ferroviaires, prêtés par la SNCF, sont également projetés et permettent de découvrir quelques mystères des chemins de fer réels. Nous reviendrons sur cette exposition.



Renault R 12 au 1/43.

Les miniatures de NOREV : la nouvelle série "JET-CAR"

Clichés Loco-Revue.

Il nous semble superflu de présenter les productions de la firme Norev, qui fête cette année son vingt-cinquième anniversaire, tant les fameuses petites voitures sont bien connues sur le marché. Leur fidélité de reproduction et leur qualité de fabrication font qu'elles sont tout autant appréciées par le collectionneur et le modéliste que par l'enfant. Cette production a été récompensée par l'attribution du label « Qualité France ».

Pour le modéliste ferroviaire, l'essentiel est de pouvoir disposer, cela va de soi, d'éléments de décoration à la même échelle que le train lui-même. La route étant omniprésente, l'automobile constitue l'un de ces éléments dont l'importance est loin d'être négligeable pour parvenir au parfait réalisme de l'ensemble.

Les amateurs pratiquant les échelles O et HO trouvent chez Norev une gamme de véhicules leur permettant de garnir les routes de leurs réseaux avec un choix évitant la monotonie. Le 1/43 est privilégié, à l'inverse du modèle ferroviaire, et le catalogue des miniatures Norev à cette échelle est particulièrement important ; néanmoins, dans la série « Micro-Miniatures », l'amateur dispose d'un éventail intéressant de modèles au 1/87.

Si, jusqu'alors, toutes les productions Norev étaient en plastique (ce qui n'exclut d'ailleurs pas une robustesse que bon nombre de parents ont pu vérifier), cette année la firme lyonnaise lance sur le marché une fabrication nouvelle en métal moulé (zamac) comportant déjà une bonne trentaine de références au 1/43.

Le HO, qui paraissait oublié depuis quelque temps par Norev, ne l'est plus, fort heureusement, et nous avons pu vérifier que les modèles offerts au 1/87, sous

le nom de « Micro-métal », n'ont rien à envier à leurs prédécesseurs en plastique.

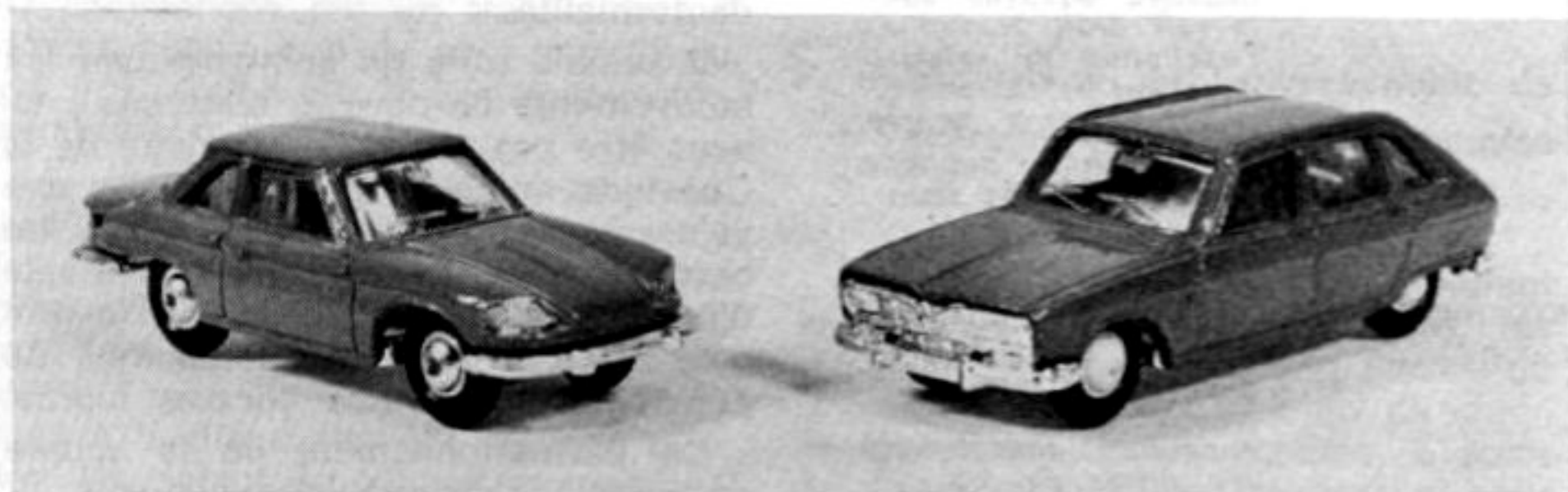
Les modèles en métal au 1/43 ont été baptisés « Jet Car » et bénéficient d'un nouveau système de roulement « speed-run » qui leur confère une douceur de fonctionnement remarquable. Ils possèdent de nombreuses parties ouvrantes, comme en témoigne notre cliché de la R 12 Renault où l'on peut voir six pièces mobi-

les ainsi que l'aménagement du compartiment moteur. Sur certaines voitures à deux portes, les dossiers des sièges avant basculent pour... permettre l'accès aux places arrière.

Le moulage est aussi bon que celui des versions plastiques, quant aux coloris, ils sont réalisés avec le même soin que pour les voitures réelles, y compris les peintures métallisées du plus bel effet.



La Simca 1500 au 1/43 et au 1/87.



En HO, deux représentantes de la série "Micro-métal" : Panhard 24 CT et Renault R 16.

Les « Micro-métal » sont également parfaitement moulés et l'on peut lire les numéros minéralogiques sans difficulté. Un de nos clichés représente la R 16 Renault et la 24 CT Panhard au 1/87. (La firme Norev annonce l'échelle du 1/86 pour ses micro-modèles, mais l'échelle du 1/87 est, en fait, parfaitement respectée, ainsi que le prouve le petit tableau où sont comparées les dimensions de la R 16 avec celles de la voiture réelle.)

Le conditionnement des nouvelles productions Norev est très varié :

— Série P : coffret transparent rigide sur carte décorée, avec les caractéristiques du modèle réel (1/43) ;